

# **DIE GESKIEDENIS VAN VALSBAAI TOT 1795, MET SPESIALE VERWYSING NA SIMONSBAAI**

deur

**ANTON E. BEKKER**



Skripsie ingelewer vir die graad Magister Artium  
in Geskiedenis aan die Universiteit van Stellenbosch

**Studieleier: Prof. dr. D. J. van Zyl**

**OKTOBER 1980**

*The history of ports is, in great  
measure, the history of  
civilization – F W Morgan*

**Vir Ansie en Corinie**

# INHOUDSOPGAWE

	Pagina
<b>VOORWOORD</b>	i – v
<b>I EUROPESE AANRAKING MET VALSBAAI VÓÓR 1652 EN DIE ONTSTAAN VAN DIÉ BAAI SE NAAM</b>	1 – 34
(a) Die Portugese	1
(b) Die Hollanders	15
(c) Die Engelse	18
(d) Die Franse	23
Die naam Valsbaai kry sy beslag	24
<b>II VALSBAAI, 1652 – 1708</b>	35 – 84
(a) Oorlandse aanraking met Valsbaai, 1652 – 1662	35
(b) Skeepsverkeer bring nuwe belangstelling, kennis en ondersoeke van dié baai mee, 1662 – 1678	45
(c) Vroegste ekonomiese bedrywighede in Valsbaai en aan sy kus	60
(d) Simon van der Stel en Valsbaai, 1679 – 1699	63
(e) W. A. van der Stel en Valsbaai, 1699 – 1708	79
<b>III SIMONSBAAI WORD DIE WINTERHAWE: 1742</b>	85 – 115
(a) Aanleidende oorsake	85
(b) Ondersoeke na alternatiewe hawens	98
(c) Die finale besluit	108
<b>IV EKONOMIESE EN SOSIALE BEDRYWIGHED E IN SIMONSBAAI, 1742 – 1795</b>	116 – 190
(a) Die groei van die Kompanjiespos	116
Die inwoners	116
Oprigting van geboue en 'n kaai	130
(b) Die Kompanjiespos as ontvangsdepot vir landbouprodukte en skeepsgoedere	144
(c) Die Kompanjiespos as verversingstasie	156
(d) Die Kompanjiespos as hersteloord vir siek matrose	176
(e) Ander bedrywighede	185
<b>V SKEEPSBESOEKE AAN SIMONSBAAI, 1742 – 1795</b>	191 – 236
(a) Hollandse skepe	192
(b) Vreemde skepe	215
(c) Die doeltreffendheid van Simonsbaai as hawe	228
<b>VI DIE MILITÊRE OPSET EN BEDRYWIGHED E IN SIMONSBAAI TOT EN MET DIE BRITSE VEROWERING VAN DIE BAAI IN 1795</b>	237 – 282
(a) Pogings om Simonsbaai te fortifiseer en die bou van die eerste verdedigingswerke	237
(b) Die Britse besetting van Simonsbaai	266
<b>BYLAE</b>	283
<b>BRONNE</b>	284 – 313

## KAARTE EN ILLUSTRASIES

1. Moderne liggingskaart van Valsbaai, met vergroting van Simonsbaai	Teenoor titelblad
2. Vroeë kaart van Valsbaai, 1654	Tussen pagina 39 – 40
3. Kaart van Valsbaai, wat Esselsteinsbaai (Simonsbaai) aantoon	48 – 49
4. Simon van der Stel se kaart van Valsbaai, 1687	73 – 74
5. Skets wat ankerplek in Simonsbaai toon, 1740	113 – 114
6. Skaaltekening van die grond wat die Burger Hendrik Elsthout in Simonsbaai ontvang het, 1761	119 – 120
7. Geboue en kaai in Simonsbaai, 1780	129 – 130
8. Sketsplan van die Residensie in Simonsbaai, ongedateer	134 – 135
9. Planne van voorgestelde hospitaal in Simonsbaai	135 – 136
10. Kaart wat eerste wapad tussen Muizenberg en Simonsbaai aantoon, 1772	146 – 147
11. Simonsbaai teen die jaar 1786	191 – 192
12. Ligging van twee voorgestelde batterye in Simonsbaai, 1772	241 – 242

## VOORWOORD

Simonsbaai, met die skilderagtige Simonstad aan sy kus, is vandag wêreldbekend. Vanweë sy militêr-strategiese belangrikheid vervul dié beskutte Valsbaaise hawe 'n sleutelrol in die beskerming en beveiliging van die belangrike Kaapse see-roete.

Tog is dit verbasend dat so min tot dusver oor die vroeë geskiedenis van Valsbaai, en die ontstaan van Simonstad, bekend is. Geen wetenskaplik historiese verhandeling oor dié onderwerp is nog geskryf nie. Betreklik onlangs het twee populêre werke, nl. J. Burman se Story of False Bay en B.B. en B.G. Brock se Historical Simon's Town verskyn. Dié boeke kan nie as streng wetenskaplike studies beskou word nie en die geskiedenis van Valsbaai en Simonsbaai tydens die bewindsjare van die N.O.I.K. word daarin, om die minste te sê, baie oppervlakkig bespreek. Klem word gelê op die geskiedenis van Simonsbaai ná 1795, ten gevolge waarvan die bewindstydperk van die N.O.I.K. baie onvolledig bespreek word.

As gebore Kapenaar wat by die see grootgeword het, was daar by my lank reeds 'n besondere belangstelling in die geskiedenis van Simonsbaai. My latere noue samewerking met die S.A. Vloot, as Militêre Beriggewer van Die Burger, het as 'n aanvullende prikkel gedien om die vroeë geskiedenis van dié baai na te vors.

Die belangrikste deel van die navorsing is in die Kaapse Argiefbewaarplek in Kaapstad gedoen. Baie nuwe gegewens en inligting oor dié onderwerp is daar opgediep. Verder is nuttige naslaanwerk in die Suid-Afrikaanse Biblioteek, die Parlementsbiblioteek en die Aktekantoor in Kaapstad, sowel as die Carnegie-biblioteek op Stellenbosch gedoen. Ek wil die geleentheid gebruik om die personeel van dié instansies te bedank vir hul hulpvaardigheid en vriendelikheid.

Vir die doel van dié studie word met Valsbaai bedoel die wye baai, 40 km breed, wat aan die westekant deur die berge van die Kaapse Skiereiland begrens word en in die voorgebergte Kaappunt eindig, en aan die oostekant deur die Hottentots-Hollandberge, wat by Kaap Hangklip eindig, omring word. Die geskiedenis van en bedrywighede in die Valsbaai-seegebied was die sentrale uitgangspunt, maar aktiwiteite en ontwikkeling aan die onmiddellike Valsbaaise kusgebied, wat die geskiedenis van dié baai regstreeks geraak en beïnvloed het, is ook bespreek.

Die navorsing het sekere probleme opgelewer. Aangesien die tema oor 'n lang tydperk gestrek het, en die inligting en gegewens baie fragmentaries verspreid was, het dit baie tyd in beslag geneem, en die ontplooiing van 'n logiese ontwikkelingsgang bemoeilik. Die bestudering van ongepubliseerde kaarte het baie tegniese probleme opgelewer. Baie van die vroeë kaarte was onakkuraat, terwyl inligting omtrent plekname en

die kuslyne nie alleen gebrekkig en onvolledig was nie, maar soms ook verwarrend.

Dit is 'n jammerte dat groot dele van die Dagregister wat die Posshouer in Simonsbaai gehou het, ontbreek. Die dele tussen die jare 1742 - 1750 en 1779 - 1795 het blykbaar verlore geraak. Dit beteken dat baie van die daaglikse en interessante gebeure in Simonsbaai, wat daarin opgeteken is, nie bekend is nie. Belangrike besluite rakende Simonsbaai, is egter in ander bronne, veral die Resolusiën, Kaapse Dagregister en die Uitgaande Brieven, gevind.

Wisselende geldeenhede en die feit dat die waarde van die geld in terme van goedere verskillend was in verskillende tye, het die skrywer laat besluit om deurgaans die bedrae aan te gee soos dit in die bronne voorgekom het. 'n Vergelykbare tabel oor geldwaardes word in die bylae verstrek.

Verwysings na argiefdokumente in die voetnote het deurgaans betrekking op bronne in die Kaapse Argiefbewaarplek. Sommige van die dokumente se nommers is intussen verander, maar die vorige nommers, wat meestal hier gebruik word, kan maklik met behulp van die inventarisise opgespoor word.

Ek betuig graag my erkentlikheid teenoor kapt. J. Netterberg, Vloothawemeester van Simonstad, wat behulpzaam was met die identifisering van plekke op vroeë kaarte, en mnr. J. van

Bracht, Hoof van die Kaarte-afdeling van die Algemeen Rijks-archief in Den Haag wat op versoek sekere gegewens dáár gekontroleer het. Sy bydrae het my in staat gestel om beter uitspraak te gee oor die datering van die kaart van Valsbaai in 1654 en aspekte van die belangrike ondersoek van dié baai wat in 1671 gedoen is.

Hierdie werk is aanvanklik onder wyle prof. P.J. van der Merwe begin. Verreweg die grootste en belangrikste deel van die skripsie is egter onder die inspirerende leiding van prof. D.J. van Zyl geskryf en voltooi. Ek wil gevolglik my opregte dank betuig teenoor prof. Van Zyl, wat as studieleier opgetree het en belangrike wenke oor die indeling van die tema, in die besonder die hoofstuk oor Ekonomiese en Sosiale Bedrywighe, aan die hand gedoen het. Sy wetenskaplike kritiek was vir my baie waardevol. Wat veral waardeur word, is dat prof. Van Zyl, terwyl hy met siekte- en studieverlof was, deurgaans gewillig was om my van raad en advies te bedien.

My dank ook aan prof. D.J. Kotzé vir sy belangstelling en opbouende kritiek met die lees van dié werk.

'n Woord van opregte dank aan my moeder, mev. Corinie Stander, vir haar aanmoediging en geldelike bystand, veral na die dood van my vader, Coenraad Bekker.

Vir my vrou, Ansie, wat my deurentyd onderskraag het en



gewillig was om die afgelope paar jaar baie opofferings te maak, 'n baie groot dankie. Sonder haar liefde sou dié studie nie voltooi kon word nie.

Ten slotte my dank aan mej. Christine Kellerman, van die Kaapse Technikon, wat die manuskrip getik het.

ANTON E. BEKKER

GROENPUNT, 24-10.1980

## HOOFSTUK I

### EUROPESE AANRAKING MET VALSBAAI VÓÓR 1652 EN DIE ONTSTAAN VAN DIE BAAI SE NAAM

#### (a) Die Portugese

Die Portugese was die eerste Europese nasie wat 'n bydrae gelewer het tot die bekendstelling van die Suid-Afrikaanse kuslyn. So vroeg as die jaar 1488 het Bartholomeu Dias die Cabo de Boa Esperança (Kaap die Goeie Hoop) ontdek.<sup>1)</sup> Dias se reisjoernaal het nie behoue gebly nie<sup>2)</sup> en gevolglik is besonderhede van sy reis fragmentaries en gebrekkig.

Volgens De Kock het Dias se skip met die terugreis na Portugal teen die einde van Mei 1488<sup>3)</sup> voor die teenswoordige Valsbaai geanker. Dias se skip het egter nie die baai binnegeseil nie.<sup>4)</sup> Waarskynlik het die bemanning aan stuurboord die Kaap Hangklip en die Hottentots-Hollandberge gesien en aan bakboord die berge van die Kaapse Skiereiland.<sup>5)</sup>

- 
- 1) J.A. Wiid: Die Ontdekking van Suid-Afrika (Van der Walt, Wiid en Geyer (reds.): Geskiedenis van Suid-Afrika, I, p. 8).
  - 2) E. Axelsson: South-East Africa, 1488 - 1530, p. 15.
  - 3) W.J. de Kock: Portugese Ontdekkers om die Kaap, p. 109; A.T. da Mota: Bartholomeu Dias, Discoverer of Cape of Good Hope, p. 19; G.M. Theal: Records of South-Eastern Africa, V, pp. 350 - 351.
  - 4) W.J. de Kock: Portugese Ontdekkers om die Kaap, p. 109.
  - 5) W.J. de Kock: Portugese Ontdekkers om die Kaap, p. 109.

Nadat Dias Kaap die Goeie Hoop ontdek het, word dit die eerste keer op die wêreldkaart van Henricus Martellus Germanus aange-  
toon. Hierdie kaart van Martellus, waarskynlik 'n Duitser met  
die name Heinrich Hammer,<sup>6)</sup> het in 1489 verskyn.<sup>7)</sup>

Op dié kaart word Valsbaai die eerste keer aangeteken as G(olfo)  
Dentro Delle Serre.<sup>8)</sup> Dit is 'n afwyking van die korrekte Por-  
tugese spelling Golfo Dentro das Serras.<sup>9)</sup> Hierdie naam is 'n  
baie mooi en paslike beskrywing en het letterlik beteken Golf  
tussen (binne) die Berge.<sup>10)</sup>

Die Martellus-kaart, soos dit kortweg bekend staan, het kort ná  
Dias se tuiskoms in Portugal verskyn. Dit is baie moontlik dat  
dié kaarttekenaar sy kaart opgestel het met inligtinge wat hy  
van Dias persoonlik verkry het.<sup>11)</sup>

6) W.J. de Kock: Portugese Ontdekkers om die Kaap, p. 271.

7) E.G. Ravenstein (ed.): A Journal of the First Voyage of  
Vasco da Gama, 1497 - 1499, p. 204.

8) Wêreldkaart van Henricus Martellus, 1489 (J. Keuning (red.):  
De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder  
Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598 - 1600,  
V, tweede stuk, kaarten, plaat VI, nr. 17); vgl. ook E.G.  
Ravenstein (ed.): A Journal of the First Voyage of Vasco  
da Gama, 1497 - 1499, p. 205.

9) E.G. Ravenstein (ed.): A Journal of the First Voyage of  
Vasco da Gama, 1497 - 1499, p. 215; W.J. de Kock: Portu-  
gese Ontdekkers om die Kaap, p. 109.

10) W.J. de Kock: Portugese Ontdekkers om die Kaap, p. 109.

11) E.G. Ravenstein (ed.): A Journal of the First Voyage of  
Vasco da Gama, 1497 - 1499, p. 9, voetnoot 3; J. Keuning  
(red.): De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost-  
Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck,  
1598 - 1600, V, stuk 2, p. 241.

Sommige skrywers is daarvan oortuig dat die eerste naam vir Valsbaai, naamlik Golfo Dentro das Serras, aan Dias toegeskryf kan word.<sup>12)</sup> Dit is moontlik aangesien dié seevaarder opdrag gekry het om die kape en baai te doop wat hy ontdek het.<sup>13)</sup>

Die eerste persoon wat vollediger gegewens oor Valsbaai verstrekket, was die Portugese seevaarder Vasco da Gama. Met sy eerste reis na Indië het hy op 18 November 1497 in die nabyheid van Kaap die Goeie Hoop geanker.<sup>14)</sup> Nadat hy verskeie dae lank teen die wind gesukkel het, het hy op 22 November om dié Kaap geseil en langs die kus af gevaar.<sup>15)</sup> Kort daarna het Da Gama verby Valsbaai gevaar en die baai beskryf.

Volgens hom was dit 'n uitgestrekte baai wat digby, suid van Kaap die Goeie Hoop geleë was. Die mond van die baai was ses "leagues"<sup>16)</sup> (die destydse Portugese "league" was gelyk aan

---

12) S.R. Welch: South Africa under King Manuel, 1495 - 1521, p. 454; W.J. de Kock: Portugese Ontdekkers om die Kaap, p. 140.

13) G.M. Theal: Records of South-Eastern Africa, VI, p. 150.

14) E.G. Ravenstein (ed.): A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama, 1497 - 1499, p. 9.

15) E.G. Ravenstein (ed.): A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama, 1497 - 1499, p. 9.

16) Vgl. E. Axelson: South-East Africa, 1488 - 1530, p. 36, voetnoot 1; R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 201.

$3\frac{3}{7}$  seemyl) breed, terwyl dit sowat ses "leagues" na binne gestrek het.<sup>17)</sup>

Dit is opvallend dat hy nie 'n naam gegee het aan die baai wat hy beskryf het nie. Met sy terugreis het Da Gama op 20 Maart 1499 weer by Kaap die Goeie Hoop verbygeseil, maar geen opmerking oor die baai gemaak nie.<sup>18)</sup>

Tydens Da Gama se tweede reis na Indië in 1502 het hy blykbaar wyd om Kaap die Goeie Hoop geseil en nooit die kus in sig gekry nie.<sup>19)</sup> Waarskynlik na aanleiding hiervan is Valsbaai op die Cantino-kaart van 1502 slegs met die naam "abia" (baai) aangedui.<sup>20)</sup>

Die Portugees, Antonio de Saldanha, was die eerste blanke wat Valsbaai van die land af waargeneem en beskryf het. De Saldanha het die Kaap in die jaar 1503 besoek en hy was die eerste man uit Europa wat Tafelberg uitgeklim het.<sup>21)</sup>

17) E.G. Ravenstein (ed.): A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama, 1497 - 1499, p. 8; G.M. Theal: Records of South-Eastern Africa, V, p. 358.

18) E.G. Ravenstein (ed.): A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama, 1497 - 1499, p. 92.

19) E.G. Ravenstein (ed.): A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama, 1497 - 1499, p. 191.

20) The (Cantino) Planisphere of 1502 (A. Cortesão en A.T. da Mota: Portugalliae Monumenta Cartographica, I, plate 5).

21) W.J. de Kock: Portugese Ontdekkers om die Kaap, p. 190.

Van die kruin van die berg waar hy gestaan het, het in 'n suidelike rigting 'n groot panorama voor hom uitgestrek: Hy kon die Skiereilandse bergreeks sien wat in die see eindig en 'n diep baai aan die oostekant daarvan. 'n Groot rivier, wat volgens sy vermoede blykbaar ver die binneland in sy oorsprong gehad het, het in die baai uitgemond.<sup>22)</sup>

Dit is hoogs waarskynlik dat De Saldanha hier na Valsbaai verwys het. Die "rivier" was vermoedelik die huidige Seekoei- en Prinsesvlei, naby Muizenberg, wat hy verkeerdelik vir 'n rivier aangesien het.<sup>23)</sup>

Hoe dit ook al sy, dié waarneming van De Saldanha het die vroeë kaarttekenaars geïnspireer om 'n groot rivier aan te toon wat uit die binneland vloei en in Valsbaai uitmond.<sup>24)</sup> Jare later het die kaart van André Homem nog die rivier aangetoon, wat, onakkuraat soos wat dit was, gelyk het of dit sy oorsprong in die huidige Caprivistroom het.<sup>25)</sup>

22) G.M. Theal: Records of South-Eastern Africa, VI, p. 216.

23) E.E. Mossop: Old Cape Highways, p. 2; G.M. Theal: History of South Africa, II, p. 109.

24) G.M. Theal: History of South Africa, II, p. 109.

25) André Homem: Planisphere of 1559 (A Cortesá and A.T. da Mota: Portugalliae Monumenta Cartographica, II, plate 191); W.J. de Kock: Portugese Ontdekkers om die Kaap, p. 229.

Hoewel die Portugese die toon aangegee het met die vroeë ontdekkingsreise, het die nuwe gegewens wat beskikbaar geword het nie altyd die Europese kaarttekenaars bereik nie. Portugal wou die monopolie behou op die Kaapse seeroete en gevolglik is reeds in 1501 besluit dat die uitvoer van kaarte 'n oortreding is wat met die dood strafbaar sou wees.<sup>26)</sup> Nogtans is van die kaarte uitgesmokkel en in Europa was dit die Duitse kartograaf, Martin Waldseemüller, wat die leiding geneem het met die opstel van nuwe kaarte.<sup>27)</sup>

Waldseemüller se wêreldkaart, wat in 1507 verskyn het, was een van die vroegste kaarte waarop 'n wisselvorm van die naam Valsbaai voorgekom het. Die huidige Valsbaai het geen naam gekry nie, maar die naam G(olfo) de falco is by 'n baai baie verder ooswaarts ingeskryf.<sup>28)</sup>

Volgens Randles het dié kaart egter nie die kuslyn van die Afrika-kontinent baie akkuraat uitgebeeld nie.<sup>29)</sup>

---

26) W.G.L. Randles: South East Africa and the Empire of Monomotapa as shown on Selected Printed Maps of the 16th Century, p. 2.

27) W.G.L. Randles: South East Africa and the Empire of Monomotapa as shown on Selected Printed Maps of the 16th Century, p. 3.

28) Martin Waldseemüller se wêreldkaart, 1507 (W.G.L. Randles: South East Africa and the Empire of Monomotapa as shown on Selected Printed Maps of the 16th Century, No. 4).

29) W.G.L. Randles: South East Africa and the Empire of Monomotapa as shown on Selected Printed Maps of the 16th Century, p. 7.

Op Waldseemüller se kaart van 1516 is die naam B(afa) de falso aangeteken by 'n baai verder oos as die huidige Valsbaai.<sup>30)</sup>

Vergeleke met sy vroeër kaart was dit in dié geval egter baie nader aan Kaap die Goeie Hoop. Sy kaart van 1516, in vergelyke met dié een van 1507, is aansienlik aangepas en verbeter<sup>31)</sup> en behoort dus baie meer betroubaar te wees.

Die naam B(afa) de falso op dié kaart het moontlik na die huidige Walkerbaai, by Danger Point, verwys. Dit strook met die aanname dat die vroeë Portugese seevaarders meestal die huidige Danger Point bedoel het wanneer hulle van Cabo Falso (Falco) gepraat het.<sup>32)</sup> Aan die ander kant het die seevaarders ná die Portugese in die algemeen Kaap Hangklip bedoel wanneer hulle na Cabo Falso verwys het.<sup>33)</sup>

Pettman het dit raak saamgevat deur te sê dat die vroeë reisigers en kartograwe verskillende plekke bedoel het wanneer na die

30) Martin Waldseemüller se wêreldkaart, 1516 (W.G.L. Randles: South East Africa and the Empire of Monomotapa as shown on Selected Printed Maps of the 16th Century, No. 7).

31) W.G.L. Randles: South East Africa and the Empire of Monomotapa as shown on Selected Printed Maps of the 16th Century, p. 14.

32) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 194.

33) W.J. de Kock: Portugese Ontdekkers om die Kaap, p. 206; R. Percival: Account of the Cape of Good Hope, p. 16; J. Keuning (red.): De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598 - 1600, I, p. 99 (voetnoot); J.H. van Linschoten: Itinerario, Voyage ofte Schipvaart, III, p. 38 (voetnoot) red. H. Kern.



huidige Kaap Hangklip verwys is.<sup>34)</sup>

Om die aangeleentheid verder te kompliseer, het vroeë seevaarders en skrywers in die agtiende en negentiende eeu meestal na Cabo Falso as Hanglip verwys,<sup>35)</sup> waarskynlik na aanleiding van die besondere vorm en voorkoms van die rotsformasie wat gelyk het soos 'n lip wat op 'n ken hang.<sup>36)</sup> Na Cabo Falso is egter ook as Hangklip verwys. Dié twee name het meegebring dat Hanglip en Hangklip as twee punte langs mekaar op kaarte aangebring is.<sup>37)</sup> Vandag word aanvaar dat met Hangklip en Hanglip dieselfde punt bedoel is en dat eersgenoemde naam mettertyd inslag gevind het.<sup>38)</sup>

Op kaarte wat gedurende die sestiende eeu verskyn het, is Valsbaai soms met 'n naam aangetoon. Volgens Welch het Homem se kaart van 1559 Valsbaai met die naam "Golfo do Cabo" aangedui.<sup>39)</sup>

34) C. Pettman: South African Place Names, p. 55.

35) M. 1/1171 Nieuwe Kaart van de Kaap der Goede Hoope en der na by gelegen Landen. Opgemeet deur De la Caille in 1752; W.J. Burchell: Travels in the Interior of Southern Africa, I, p. 37.

36) P. Kolbe: Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop, I, p. 95.

37) M. 1/877 Kaart der Situatie van het Zuiderdeel van Africa, omtrent de Caap de Goede Hoop. Opgemeet deur De la Caille in 1782; R. Percival: Account of the Cape of Good Hope, pp. 16 - 17.

38) W.J. Burchell: Travels in the Interior of Southern Africa, I, p. 37 (voetnoot); P.C. Schoonees en F.J. Snijman: Woordeboek van die Afrikaanse Taal, IV, pp. 84, 85; B.B. and B.G. Brock (eds.): Historical Simon's Town, p. 6.

39) S.R. Welch: South Africa under King Sebastian and the Cardinal, 1557 - 1580, p. 255.

Die Italianer Giacomo Gastaldi se kaart van 1564, gebaseer op inligting wat as gevolg van Portugese ontdekkingsvaarte bekend geword het, het Valsbaai as "Baya la Surra" aangetoon.<sup>40)</sup> Op Fernão Vaz Dourado se twee kaarte van 1575 en 1580 is die woord "asserar" by Valsbaai ingeskryf.<sup>41)</sup>

Die ervare Portugese seevaarder, Manuel de Mesquita Perestrelo,<sup>42)</sup> het in 1575 besluit om "verscheide goede Haavenen ... nauwkeurig te onderzoeken".<sup>43)</sup> Met dié doel het hy op 22 November 1575 uit Mosambiek na Afrika vertrek.<sup>44)</sup>

Op 28 Januarie 1576<sup>45)</sup> het Perestrelo naby die Kaap die Goeie Hoop geanker. Hy het klaarblyklik na Valsbaai<sup>46)</sup> verwys toe

40) W.G.L. Randles: South-East Africa and the Empire of Monomotapa as shown on Selected Printed Maps of the 16th Century, No. 8: Giacomo Gastaldi se kaart van Afrika, 1564 (Studia, II).

41) Kaarte van Fernão Vaz Dourado, 1575, 1580 (A. Cortesão en A.T. da Mota: Portugalliae Monumenta Cartographica, III, plate 303, 322).

42) Dié Portugees het sy naam op twee maniere gespél naamlik Perestrello en Perestrelo. Portugese skrywers het oor die algemeen laasgenoemde spelling gevolg.

43) A. 929 (ii) M.M. Perestrello: An 18th Century Copy of Manuscript on the S.A. Coastline, 1575, p. 2.

44) A. 929 (ii) M.M. Perestrello: An 18th Century Copy of Manuscript on the S.A. Coastline, 1575, p. 1.

45) G.M. Theal: Records of South-Eastern Africa, I, p. 308.

46) S.R. Welch: South Africa under King Sebastian and the Cardinal, 1557 - 1580, p. 253; R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 12.

hy geskryf het: "Along this Cape on the eastern side is an open bay ..." <sup>47)</sup> Hy kon die baai nie ondersoek nie aangesien 'n storm sy skip oorval het. <sup>48)</sup> Die storm het sowat 36 uur lank gewoed en Perestrelo se skip sowat 350 myl (560 km) van koers af gedryf. <sup>49)</sup>

Perestrelo het nogtans sekere waarnemings van Valsbaai gedoen, wat hy opgeteken het. Volgens hom was die kus van dié baai hoog, steil en baie rotsagtig. Aan die oostekant van die baai het die kuslyn saamgesmelt in 'n uitstaande punt. Aan die westekant van die baai was twee groot rotse sigbaar, wat amper soos eilandjies gelyk het. Perestrelo het gemeen dat die baai sowat vyf "leagues" breed is. <sup>50)</sup>

Die kaarttekenaars se voorstelling van 'n groot rivier wat uit die binneland vloei en in Valsbaai uitmond, was vir Perestrelo onaanvaarbaar. Hy het hom soos volg daaroor uitgelaat: "No one has either seen it or (gave) an early description of it." <sup>51)</sup>

Perestrelo was moontlik nie bewus van wat Antonio de Saldanha in 1503 in dié verband gesê het nie, en as hy was, het dit hom blykbaar nie veel beïndruk nie.

47) M.M. Perestrelo: *Roteiro of the South and South-East Africa*, p. 11.

48) M.M. Perestrelo: *Roteiro of the South and South-East Africa*, p. 11.

49) S.R. Welch: *South Africa under King Sebastian and the Cardinal, 1557 - 1580*, p. 253.

50) M.M. Perestrelo: *Roteiro of the South and South-East Africa*, pp. 11, 13.

51) M.M. Perestrelo: *Roteiro of the South and South-East Africa*, p. 13.

Perestrelo was van mening dat 'n klein riviértjie in die huidige Valsbaai uitgemond het. Hy het nie met kaarttekenaars saamgestem dat dié rivier afkomstig was uit vleie naby die oorsprong van die Nylrivier nie, maar het geglo dat dit sy oorsprong gehad het by 'n bron sowat 110 "leagues" verder die binneland in. Aangesien 'n reeks berge die vloei van die rivier belemmer het, het dit Valsbaai uiteindelik as 'n baie klein riviértjie bereik, aldus Perestrelo.<sup>52)</sup>

Perestrelo se standpunt, naamlik dat 'n baie kleiner rivier as wat tot in daardie stadium vermoed is in Valsbaai uitmond, het meegebring dat die destydse kaarttekenaars hulle kaarte daarby aangepas het.<sup>53)</sup> Op grond hiervan is dit duidelik dat grondige eerstepandse kennis omtrent Valsbaai ontbreek het en dat die vroeë kaarttekenaars enige brokkie inligting oor dié baai gretiglik gebruik het.

Die feit dat 'n groot rivier, wat in Valsbaai uitmond, lank op landkaarte aangetoon is, bevestig die vermoede dat Valsbaai op die vroegste reise nooit deeglik verken is nie.<sup>54)</sup>

---

52) M.M. Perestrelo: *Roteiro of the South and South-East Africa*, p. 13.

53) Luis Teixeira: *Map of Africa, c. 1600* (A. Cortesáo en A.T. da Mota: *Portugalliae Monumenta Cartographica*, III, plate 362 C).

54) W.J. de Kock: *Portugese Ontdekkers om die Kaap*, p. 166, voetnoot 26.

Welch verklaar die verkeerde indruk dat 'n groot rivier in Valsbaai uitmond aan die hand van die feit dat daar, vóór die ontwikkeling en bebouing van die Constantia-vallei, 'n groot vlei was wat naby Muizenberg in Valsbaai uitgemond het.<sup>55)</sup> Die water het van die berge agter Constantia gekom. In die reënseisoen kon dit gevolglik maklik die indruk van 'n groot rivier gewek het.<sup>56)</sup>

Dit is opvallend dat 'n gesoute seevaarder soos Perestrelo nooit na die naam Valsbaai verwys het nie. Die geskiedskrywer, A.F. da Costa, het dit vreemd gevind dat Perestrelo nie ten minste die naam Golfo Dentro das Serras - die eerste naam vir Valsbaai - gebruik het nie.<sup>57)</sup>

Perestrelo het die huidige Kaap Hangklip aangetoon, maar geen naam daaraan gegee nie. Verder ooswaarts het hy Cabo Falso aangedui.<sup>58)</sup> Volgens sy beskrywing van die kuslyn kan afgelei word dat hy met Cabo Falso die huidige Danger Point bedoel het.<sup>59)</sup>

55) S.R. Welch: South Africa under King Sebastian and the Cardinal, 1557 - 1580, p. 253.

56) S.R. Welch: South Africa under King Sebastian and the Cardinal, 1557 - 1580, p. 253.

57) M.M. Perestrelo: Roteiro of the South and South-East Africa (ed. A.F. da Costa) p. 71, note 12.

58) M. 1/179 Carte de la Côte D'Afrique, 1575, M. de Mesquita Perestrello; R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 12.

59) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 12.

Perestrelo het hom min bekommer oor sy mislukte poging om Valsbaai te ondersoek. Hy het later gesê dat Valsbaai vir die Portugese weinig of geen praktiese nut het nie. Die baai was volgens hom glad te naby aan die Kaap geleë en skepe wat reeds tot by Valsbaai gevorder het, kon eerder by Tafelbaai aandoen indien omstandighede dit vereis het.<sup>60)</sup> Skepe sou ook onnodig aan gevaar blootgestel word as hulle dié onbekende baai binne-seil. Perestrelo het skeepskapteins aangeraai om eerder dié baai verby te seil "than to run into lands from which annoyances might happen to them."<sup>61)</sup>

Uit die voorafgaande is dit duidelik dat Portugese seevaarders min moeite gedoen het om Valsbaai beter te verken of meer inligting oor die baai in te win ondanks die feit dat Portugese vlote tot die einde van die sestiende eeu sonder enige mededinging om die Kaap gevaar het. In die reël het hulle alle kontak met Suid-Afrika vermy.<sup>62)</sup> Theal beweer dat die Portugese by die Kaap verbygeseil het "without thought of touching on its coasts."<sup>63)</sup>

- 
- 60) M.M. Perestrelo: An 18th Century Copy of Manuscript on the S.A. Coastline, 1575, p. 3.
- 61) M.M. Perestrelo: Roteiro of the South and South-East Africa, p. 5.
- 62) J.A. Wiid: Die Ontdekking van Suid-Afrika (Van der Walt, Wiid en Geyer (reds.): Geskiedenis van Suid-Afrika, I, pp. 14 - 15).
- 63) G.M. Theal: Chronicles of Cape Commanders, p. 12; W.J. de Kock: Portugese Ontdekkers om die Kaap, p. 140.

Verskeie redes kan hiervoor aangevoer word. Die onontwikkelde land met sy primitiewe inwoners het die Portugese afgeskrik. Daarbenewens het die Kaap vir hulle geen handelsvoordele ingehou nie. Gevolglik was daar geen noodsaaklikheid om by die baaie aan te doen nie. Onderweg na Indië is daar in elk geval gewoonlik by Mosambiek en ander plekke in Oos-Afrika aangedoen, terwyl St. Helena op die terugreis in hulle behoeftes voorsien het.<sup>64)</sup> Vir die Portugese was Suider-Afrika eintlik 'n lastige hindernis, wat die lang seereis na Indië net gevaarlik gemaak het.<sup>65)</sup>

In 1630 het 'n Portugese skip, die Bom Despacho, Valsbaai binnegevaar, maar dit was slegs omdat hy in groot nood verkeer het. Die skip het op 4 Maart 1630 saam met twee ander skepe van Goa af na Portugal vertrek. Gedurende die reis het die Bom Despacho erg begin lek en in die omgewing van Natal het die water reeds ses voet (1,83 m) diep in die ruim gestaan. Pompe moes aanhoudend water uitpomp om te verhoed dat die skip vergaan.<sup>66)</sup>

Naby Kaap Agulhas het die water in die ruime tot veertien voet (4,27 m) gestyg. Die ander twee skepe is hier uit die oog ver-

---

64) J.A. Wiid: Die Ontdekking van Suid-Afrika (Van der Walt, Wiid en Geyer (reds.): Geskiedenis van Suid-Afrika, I, pp. 15 - 16).

65) J.A. Wiid: Die Ontdekking van Suid-Afrika (Van der Walt, Wiid en Geyer (reds.): Geskiedenis van Suid-Afrika, I, p. 15).

66) E. Axelsson: Portugese in South-East Africa, 1600 - 1700, p. 201.

loor. Die skip is egter drywend gehou en op 24 Junie 1630 het hy Valsbaai binnegevaar. In Valsbaai het die bemanning daarin geslaag om die ergste lekplekke te herstel en twee dae later het hy weer uit die baai gevaar.<sup>67)</sup> Daar is geen aanduiding dat die Portugese in Valsbaai aan wal gegaan het nie.

(b) Die Hollanders

In teenstelling met die Portugese het die Engelse en Hollanders meer tot die Kaapse kus aangetrokke gevoel. Teen die einde van die sestiende eeu het dié nasies se vlote onderweg na die Ooste hul verskyning by die Kaap begin maak.

Die Hollandse reisiger, Jan Huijgen van Linschoten, het so vroeg as 1583 van Cabo Falso, d.w.s. Hangklip, melding gemaak.<sup>68)</sup> Hy verwys egter nie na Valsbaai nie.

In een van die skeepsjoernale, wat gehou is tydens die tweede seereis van die Hollanders na Oos-Indië onder Van Neck en Warwijck, is 'n interessante aantekening oor Valsbaai. Op 6 April 1599 is geskryf dat tussen die twee kape, Kaap die Goeie Hoop en

---

67) E. Axelsson: Portugese in South-East Africa, 1600 - 1700, p. 201.

68) J.H. van Linschoten: Voyage to the East Indies, I, p. 18.



Cabo Falço<sup>69)</sup> "strect een inwyck vander Zee, zoo verd innewaert, datmen daer nauwelyck by't alder claerste weder land bekennen mach".<sup>70)</sup> Dit het vir hulle voorgekom of 'n skip wat dié baai binneseil "in een ander zee weder uyt soude comen".<sup>71)</sup> Uit dié beskrywing is dit duidelik dat die Hollanders Valsbaai bedoel het.<sup>72)</sup> Na Cabo Falso is hierin ook verwys as "een hoogen schorren (steil) hoeck", terwyl dieselfde baai beskryf is as "een geweldige inslop",<sup>73)</sup> en in die joernaal, wat op die Hollandia gehou is, is op 7 April 1599 aangeteken dat hierdie baai (Valsbaai) die "groete inwijck" (opening) voor Tafelbaai is.<sup>74)</sup>

- 
- 69) J. Keuning (red.): De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598 - 1600, I, p. 99, voetnoot 346; J.H. van Linschoten: Itinerario, Voyage ofte Schipvaert, III (reds. C.P. Burger en F.W.T. Hunger) p. 38, voetnoot 8; W.J. de Kock: Portugese Ontdekkers om die Kaap, p. 206.
- 70) J. Keuning (red.): De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598 - 1600, I, p. 99.
- 71) J. Keuning (red.): De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598 - 1600, I, p. 99.
- 72) J. Keuning (red.): De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598 - 1600, I, p. 99, voetnoot 347; R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 21.
- 73) J. Keuning (red.): De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598 - 1600, II, p. 165.
- 74) J. Keuning (red.): De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598 - 1600, II, p. 108.

Ander vroeë Hollandse seevaarders, wat terloops na Cabo Falso verwys het, was Cornelis Claesz. van Purmerendt op 17 Januarie 1607,<sup>75)</sup> David Pietersz. de Vries op 16 Julie 1627,<sup>76)</sup> Artus Gijssels op 18 Februarie 1638<sup>77)</sup> en Johan Albrecht van Mandelslo op 1 Mei 1639.<sup>78)</sup>

Dit is duidelik dat die Hollanders min in Valsbaai belang gestel het. Die Here XVII het reeds in 1616 opdrag gegee dat die skepe van die Nederlands-Oos-Indiese Kompanjie slegs in Tafelbaai moet verwers. Dié baai het goeie ankerplek gebied, en slegs in gevalle van groot nood kon van die opdrag afgewyk word.<sup>79)</sup>

Hierna het die Hollandse skepe gereeld by Tafelbaai aangedoen. Hulle het nie ander hawens suid van die Zambezi binnegevaar nie.<sup>80)</sup>

In die jare vóór 1652 het die Hollanders terdeë besef dat Tafelbaai "niet alleen voor de retour maer oock voor de na India gaende schepen seer dienstigh zijn."<sup>81)</sup>

---

75) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 45.

76) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 124.

77) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 147.

78) J.A. van Mandelslo: Beschryvingh van de Gedenkwaardige Zee- en Landt-Reyse deur Persien naar Oost-Indien, p. 122.

79) V.C. 94 Verbatim Copies of Documents, 1595 - 1693, No. 4: Resolusies van die Here XVII, 7.8.1616, p. 1.

80) G.M. Theal: History of South Africa, II, p. 365.

81) C. 409 (I) Inkomende Brieven: Janszen en Proot - Here XVII, 26.7.1649, p. 5.

In Tafelbaai kon die matrose uitrus, terwyl daar ook briewe vir die ander vlote gelaat kon word.<sup>82)</sup> In daardie stadium was daar dus weinig of geen begeerte om die onbekende Valsbaai binne te vaar nie.

(c) Die Engelse

Net soos die Hollanders het die Engelse seevaarders selde van Valsbaai melding gemaak. Dikwels het hulle egter verwys na Cabo (Cape) Falso, wat vir die vroeë reisigers 'n belangrike baken was.

Die Engelse seevaarder, Thomas Fuller, het reeds in die jaar 1588 'n kompaslesing van 34° 20' vir "Cape Falso" aangegee.<sup>83)</sup>

Op 14 Mei 1588 het die Engelsman, Thomas Candish (Cavendish), geskryf dat Cabo Falso sowat veertig of vyftig "leagues" van Kaap die Goeie Hoop is.<sup>84)</sup> As sy afstand korrek was, wil dit voorkom of hy die huidige Danger Point bedoel het.<sup>85)</sup>

Volgens Candish was Cabo Falso maklik herkenbaar: "For there are right over it three very high hilles standing but a smal way

---

82) G.M. Theal: History of South Africa, II, p. 365.

83) J.H. van Linschoten: Voyage to the East Indies, I, p. 18.

84) R. Hakluyt: The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation, XI, p. 342.

85) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, pp. 14, 194.

one off another; and the hiest standeth in the middest, and the ground is very much lower by the seaside."<sup>86)</sup>

Nicholas Downton het teen die einde van Julie 1610 na Cape Falso verwys. Hy het die afstand tussen dié punt en Kaap die Goeie Hoop as sowat tien "leagues" aangegee. Hy het geskat dat die afstand oor land tussen Tafelbaai en Valsbaai (wat hy nie by 'n naam noem nie) sowat drie "leagues" is. Die grond tussen die baaie was baie moerasagtig.<sup>87)</sup>

Volgens Thomas Best se joernaal was hy op 17 Februarie 1614 sowat tien of elf "leagues" wes van Kaap Agulhas en sewe of agt "leagues" suidoos-suid van Cabo Falso.<sup>88)</sup> Raven-Hart meen dat hy met Cabo Falso die huidige Danger Point bedoel het.<sup>89)</sup>

Sir Thomas Roe was die eerste Engelse seevaarder wat 'n opmerking oor Valsbaai gemaak het. Op 5 Junie 1615 het hy in sy joernaal geskryf van "a deepe Bay on the S.E. syde"<sup>90)</sup> van Kaap die Goeie

---

86) R. Hakluyt: *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, XI, p. 342.

87) R. Raven-Hart: *Before Van Riebeeck*, p. 47.

88) R. Raven-Hart: *Before Van Riebeeck*, p. 57.

89) R. Raven-Hart: *Before Van Riebeeck*, pp. 57, 194.

90) T. Roe: *The Embaasy of Sir Thomas Roe to the Court of the Great Mogul, 1615 - 1619*, I, p. 11.

Hoop - 'n klaarblyklike verwysing na Valsbaai.<sup>91)</sup> Hy het ook melding gemaak van die rivier "Dulce" (die huidige Lourensrivier)<sup>92)</sup> wat in die oostelike deel van die baai uitgemond het.<sup>93)</sup>

In John Davis se "Ruter or Briefe Direction for readie sayling into the East-India" wat in 1615 of 1616 verskyn het,<sup>94)</sup> verwys hy ook na Valsbaai<sup>95)</sup> as die diep baai tussen Kaap die Goeie Hoop en Cape Falso. Die "Rio Dolce" (Lourensrivier)<sup>96)</sup> het ver uit die binneland gevloei en in dié baai uitgemond.<sup>97)</sup> Voor dié baai, in die nabyheid van Kaap die Goeie Hoop, was daar 'n groot rots (Blaasbalk-rots)<sup>98)</sup> wat feitlik gelyk was met die seevlak. Volgens Davis het die Hollanders vroeër met hul skepe die baai aangedoen en daar goeie verversing gevind.<sup>99)</sup>

Die gunstige verslae van die Hollanders oor Tafelbaai kon Davis

---

91) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 77.

92) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 77.

93) T. Roe: The Embassy of Sir Thomas Roe to the Court of the Great Mogul, 1615 - 1619, I, p. 11.

94) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 80.

95) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 81.

96) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 81.

97) J. Davis: Ruter or Briefe Direction for readie sayling into the East-India (S. Purchas: Pilgrimes, IV, p. 95, Glasgow, 1905).

98) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 81.

99) J. Davis: Ruter of Briefe Direction for readie sayling into the East-India (S. Purchas: Pilgrimes, IV, p. 95, Glasgow, 1905).

moontlik met Valsbaai verwar het. As sy bewering korrek is, is dit vreemd dat die vroeë Hollandse seevaarders nie uitvoerig oor Valsbaai berig het nie.

Davis het die breedtegraad van Cape Falso (Hangklip)<sup>100)</sup> as 34° 30' aangegee. Dié punt was sowat nege "leagues" oos-suidoos van Kaap die Goeie Hoop.<sup>101)</sup>

Die enigste ander Engelse seevaarder wat na Valsbaai verwys het, was Alexander Childe. Op 1 Julie 1616 was sy skip in die omgewing van Kaap die Goeie Hoop en "Cappe Ffalsoe". Hy het die volgende aantekening oor Valsbaai gemaak: "... between these tooe Cappes is a depe bay and a rever that rones upp in to the land ...").<sup>102)</sup>

Ander vroeë Engelse seevaarders wat terloops na Cape Falso (gewoonlik Hangklip) verwys het, was John Jourdain op 23 Februarie 1617,<sup>103)</sup> Robert Adams op 20 September 1618,<sup>104)</sup> Sir

100) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 81.

101) J. Davis: Ruter or Briefe Direction for readie sayling into the East-India (S. Purchas: Pilgrimes, IV, p. 95, Glasgow, 1905).

102) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 86.

103) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 87.

104) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 89.

Thomas Herbert op 19 Julie 1627,<sup>105)</sup> Robert Stodart op 5 September 1629,<sup>106)</sup> John Weddell op 21 Oktober 1630<sup>107)</sup> en William Bayley op 18 Februarie 1638.<sup>108)</sup> Nie een van dié seevaarders het van Valsbaai melding gemaak nie.

Net soos in die geval van die Hollanders, het die Engelse dit nie nodig gevind om Valsbaai binne te seil nie.

Die Engelse was in die begin van die sewentiende eeu nog skepties oor die veiligheid van die Kaapse baaie. Sir Henry Middleton is aanvanklik verbied om by Tafelbaai aan te doen "because of the danger of that place."<sup>109)</sup>

Later het die Engelse gereeld by Tafelbaai aangedoen en lang rukke daar vertoef. Hulle het egter geen poging aangewend om die land te ondersoek of die Kaarte van die kuslyn te verbeter nie.<sup>110)</sup>

---

105) Thomas Herbert: *Some Years Travels into divers parts of Africa and Asia the Great*, pp. 20 - 21.

106) R. Raven-Hart: *Before Van Riebeeck*, p. 130.

107) R. Raven-Hart: *Before Van Riebeeck*, pp. 134 - 135.

108) R. Raven-Hart: *Before Van Riebeeck*, p. 145.

109) H. Middleton: *The Voyage to Bantam and the Maluco Islands*, p. XVIII.

110) G.M. Theal: *History of South Africa*, II, pp. 365 - 366.

(d) Die Franse

Al inligting wat die vroeë Franse seevaarders oor Valsbaai verskaf het, is te danke aan Augustin de Beaulieu. Dié Fransman het in Maart 1620 in Tafelbaai aangekom en aan wal gegaan. Ten einde sy nuuskierigheid te bevredig, het hy die omgewing agter Tafelberg ondersoek. Van 'n berg af het hy Kaap Falce gesien en die see aan die oostekant van die Kaap wat 'n groot baai (Valsbaai) gevorm het.<sup>111)</sup>

Dit het vir hom voorgekom of daar in die berge by Kaap Falce 'n groot rivier (waarskynlik die Lourensrivier) gevloei het.<sup>112)</sup> Hy het opgemerk dat daar naby Kaap Falce verskeie rotse in die see was wat baie gevaarlik kon wees vir skepe wat deur 'n suidewind aangedryf word.<sup>113)</sup>

Uit die voorafgaande blyk dit dat die vroegste seevarende nasies se aanraking met Valsbaai beperk en toevallig was. Vir die Portugese seevaarders was die Suid-Afrikaanse kus slegs 'n geografiese hindernis, terwyl die Hollanders en Engelse tevrede was om by Tafelbaai aan te doen. 'n Gevolg hiervan was dat, volgens Theal se oordeel, die vroeë seevaarders, met uitsondering

111) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 100.

112) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, p. 100.

113) A. de Beaulieu: De Rampspoedige Scheepvaart der Franschen naar Oost-Indien, pp. 9 - 10 (J.A. van Mandelslo: Beschryvingh van de Gedenkwaardige Zee- en Landt-Reyze).



van Tafelbaai en in 'n mindere mate Mosselbaai, nie ander plekke aan die Suid-Afrikaanse kus aangedoen het nie.<sup>114)</sup>

Kennis van Valsbaai het dus beperk gebly en daar is selde 'n naam gebruik wanneer daar na Valsbaai verwys is.

#### Die naam Valsbaai kry sy beslag

Hoewel die huidige kusgebied, wat vandag as Valsbaai bekend is, deur die vroeë Europese seevaarders besoek en bekend gestel is, is die naam Valsbaai vóór 1652 nog nie algemeen aan dié kusgebied gekoppel nie. Die naam Valsbaai is wel soms op ou kaarte aangedui, maar dit is verkeerdelik met ander kusgebiede in verband gebring.

Eers omstreeks die jaar 1590 het die naam Valsbaai vir die eerste keer op sy regte plek op 'n kaart verskyn toe Duarte Lopes dié baai as "Abayo C(ab) Falco"<sup>115)</sup> aangeteken het. Filippo Pigafetta se kaart van 1591 het Valsbaai net so duidelik met dieselfde naam aangetoon.<sup>116)</sup>

---

114) G.M. Theal: History of South Africa, II, p. 378.

115) Kaart van Duarte Lopes, c. 1590 (A. Cortesão en A.T. da Mota: Portugalliae Monumenta Cartographica, III, plate 386 B).

116) Kaart van Filippo Pigafetta, 1591 (W.G.L. Randles: South-East Africa and the Empire of Monomotapa as shown on Selected Printed Maps of the 16th Century, No. 12 . Studies, II).

Dit is egter opvallend dat op die meeste van die kaarte in die eerste helfte van die sewentiende eeu Valsbaai feitlik nooit met 'n naam aangetoon is nie. Meestal was Cabo Falço die enigste naam wat naby dié baai aangeteken is.<sup>117)</sup> 'n Uitsondering was die kaart van João Teixeira van 1630 wat Valsbaai as "falso Serras"<sup>118)</sup> aangedui het.

Hieruit is dit duidelik dat met die stigting van die verver-singspos deur die V.O.C. aan die Kaap in 1652, die naam Valsbaai nog nie 'n permanente beslag gekry het nie.

In die loop van die tweede helfte van die sewentiende eeu het die naam egter inslag gevind. Die feit dat die betrokke kusgebied nie van die begin af onder die naam Valsbaai bekend gestaan het nie en aldus op kaarte aangegee is nie, het aanleiding gegee tot baie gissings oor hoe presies die kusgebied aan sy naam gekom het.

By die vroeë skrywers en reisigers was daar meningsverskil oor hoe en wanneer Valsbaai sy naam gekry het. Verskeie teorieë, wat die oorsprong van die naam probeer verklaar het, het ontstaan.

117) Vgl. Kaart van A.J.T. Albernaz I, c. 1640 (A. Cortesão en A.T. da Mota: *Portugalliae Monumenta Cartographica*, IV, plaat 497 B); Chart copied from João Teixeira I's World Atlas, 1630 (A. Cortesão en A.T. da Mota: *Portugalliae Monumenta Cartographica*, IV, fig. 20, teenoor p. 116).

118) Kaart van João Teixeira, 1630 (A. Cortesão en A.T. da Mota: *Portugalliae Monumenta Cartographica*, IV, teenoor p. 116).

Valsbaai is moontlik as vals of bedrieglik bestempel omdat sy grootte (16,55 seemyl breed en 18 seemyl na binne)<sup>119)</sup> die vroeë seevaarders onder 'n verkeerde indruk gebring het. Tydens die tweede skeepvaart van die Hollanders na Oos-Indië onder Van Neck en Warwijck het hulle die baai op 6 April 1599 in sig gekry. Vir hulle het dit gelyk of 'n skip wat die baai binne seil "in een ander zee weder uyt soude comen."<sup>120)</sup> Skippers wat die baai binnegevaar het, het natuurlik gou hul fout agtergekom.

'n Tweede teorie oor die ontstaan van die naam hou verband met die — veiligheid van die baai. Die Duitse reisiger, Peter Kolbe, was van mening dat die Portugese "Baay Falzo" gedoop het "onder voorwendzel, dat de grond (bodem) vol klippen (rotse) was, die maar eenigzins met Zandt bedekt waren, alwaar geen anker houden..."<sup>121)</sup> Dit het die skyn gewek van 'n veilige baai, maar in werklikheid kon daar "geen schip Zeker (veilig) leggen ..." <sup>122)</sup>

Volgens die Portugese seevaarders het hewige suidoostewinde

- 
- 119) S.A. 4: Kaart van Valsbaai, 1963 (Suid-Afrikaanse Hidrografiese Kantoor).
- 120) J. Keuning (red.): De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598 - 1600, I, p. 99.
- 121) P. Kolbe: Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop, I, p. 375.
- 122) P. Kolbe: Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop, I, p. 375.

feitlik die hele somer lank in Valsbaai gewaai. Dit was so sterk dat 'n skip dit feitlik onmoontlik sou vind om die baai weer uit te seil.<sup>123)</sup>

Kolbe het geskryf dat Valsbaai later ondersoek is en dit geblyk het dat die baai nie onveilig is nie, soos die Portugese beweer het.

In opdrag van goewerneur Louis van Assenburgh (1707 - 1711) het 'n onbekende skeepskaptein Valsbaai in die jaar 1709 ondersoek.<sup>124)</sup> Uit die gegewens wat dié kaptein verstrek het, het dit geblyk dat "diesem schönen und grossen Haven, der Name Bay Falzo, oder falscher Haven, fälschlich zugelegt würde: da er vielmehr den Namen eines guten haven verdiente."<sup>125)</sup>

Volgens Kolbe het dit dikwels gebeur dat 'n baie goeie hawe 'n verkeerde of slegte naam gekry het en op dié manier verdag gemaak is.<sup>126)</sup> Volgens hom het die naam Valsbaai egter so al-

---

123) P. Kolbe: *Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop*, I, p. 95.

124) P. Kolbe: *Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop*, I, p. 376.

125) P. Kolben: *Caput Bonae Spei Hodiernum. Volständige Beschreibung des Africanischen Vorgebürges der Guten Hoffnung*, p. 314.

126) P. Kolbe: *Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop*, I, p. 375.

gemeen in gebruik geraak dat "hy denzelven nog heden dien dag niet heeft konnen afspoelen."<sup>127)</sup>

Verskeie skrywers het egter die geloofwaardigheid van Peter Kolbe se uitsprake in twyfel getrek. Mentzel, byvoorbeeld, het beswaar gemaak teen die feit dat Kolbe en andere te gretig was om na analogie van plekname afleidings te maak.<sup>128)</sup>

Hy het dit onaanvaarbaar gevind dat dié baai sy naam sou gekry het omdat dit as vals of bedrieglik beskou is, terwyl ondersoekers getoon het dat dit 'n goeie en beskutte hawe is.<sup>129)</sup>

'n Derde teorie is gegrond op die skynbare ooreenkoms tussen Tafelbaai en Valsbaai, en die wyse waarop dit vroeë seevaarders verwar het.

Francois Valentyn, wat die Kaap verskeie kere tussen die jare 1685 - 1714 besoek het, was van oordeel dat Valsbaai baie na Tafelbaai gelyk het.<sup>130)</sup> Volgens hom is die skipper Thomas

127) P. Kolbe: Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop, I, p. 375.

128) O.F. Mentzel: A Geographical and Topographical Description of the Cape of Good Hope, I, p. 80.

129) O.F. Mentzel: A Geographical and Topographical Description of the Cape of Good Hope, I, p. 80.

130) F. Valentyn: Oud en Nieuw Oost-Indien, V, stuk 2 (Beschrijving van Kaap der Goede Hoope) p. 3.

Candish op dié manier mislei.<sup>131)</sup>

Valentyn se uitspraak in dié verband lyk logies want h skipper op 'n afstand van Valsbaai kon maklik só 'n oordeelsfout begaan het. Eers wanneer die skip naby die baai was, het die skipper sy fout besef.

Vir Pettman was dié teorie onaanvaarbaar. Hy het toegegee dat die vroeë seevaarders gebrekkige en beperkte kennis van die Suid-Afrikaanse kuslyn gehad het, maar bygevoeg: "one can scarcely understand how False Bay could derive its name .... from the fact that it was occasionally mistaken by early mariners for Table Bay, the entrance to the one being in almost the opposite direction to the entrance to the other."<sup>132)</sup>

In die reisjoernaal van die Engelse seevaarder, Thomas Candish, is daar geen aantekening gevind dat hy Valsbaai verkeerdelik vir Tafelbaai aangesien het of dat hy deur die voorkoms van Valsbaai mislei is nie.

---

131) F. Valentyn: Oud en Nieuw Oost-Indien, V, stuk 2  
(Beschrijving van Kaap der Goede Hoope) p. 3.

132) C. Pettman: South African Place Names, p. 71.

Al afleiding wat uit sy joernaal gemaak kan word, is dat hy 'n ervaar seevaarder was met 'n deeglike kennis van die Kaapse kus en see.<sup>133)</sup> Dit is nogtans moontlik dat Candish besonderhede oor die vergissing elders kon neergeskryf of aan iemand meege-deel het.

'n Vierde teorie koppel die ontstaan van die naam Valsbaai aan Cabo Falço (Kaap Hangklip), die kaap of punt aan die oostelike hoek van die baai. Onder die skrywers wat meen dat Valsbaai sy naam gekry het van Cabo Falço is Mentzel,<sup>134)</sup> Brink,<sup>135)</sup> Percival<sup>136)</sup> en Pettman.<sup>137)</sup> Dit laat dadelik die vraag ontstaan hoe Cabo Falço sy naam gekry het.

Een van die vroegste verklarings oor die naamgewing van Cabo Falço is afkomstig van die Hollandse reisiger, Jan Huijgen van Linschoten. In sy "Itinerario", wat in 1596 verskyn het, het hy na "den valschen hoeck" van die Kaap verwys en geskryf:

133) R. Hakluyt: The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation, XI, p. 342.

134) O.F. Mentzel: A Geographical and Topographical Description of the Cape of Good Hope, I, p. 80.

135) C.F. Brink: Nieuwste en Beknopte Beschrijving van de Kaap der Goede Hope, p. 39.

136) R. Percival: Account of the Cape of Good Hope, p. 41.

137) C. Pettman: South African Place Names, p. 71.

"Desen hoeck wort daeromme die valsche ofte onrechte gheheeten, om dat die schepen die van Indien nae Portugal varen, eerst eenen grooten hoeck ofte hooft ontdecken, genoemt Delli Aguglie (Kaap Agulhas of Naaldkaap)<sup>138)</sup> ende daer na dit kleijndere, waeromme zy het noemen dat valsche hooft."<sup>139)</sup>

Van Linschoten wil dus te kenne gee dat, nadat die terugkerende seevaarders Kaap Agulhas verbygevaar het, hulle 'n kaap in sig gekry het wat aanvanklik vir Kaap die Goeie Hoop aangesien is. Later het dit dan geblyk 'n valse of verkeerde kaap te wees.

In Samuel Purchas se "Pilgrimes", wat in 1625 verskyn het, is dié teorie verder uitgebou. Purchas het geskryf dat "False Cape" só genoem is "because it is hid and covered with the true and great Cape".<sup>140)</sup> Hiermee het hy bedoel dat Kaap die Goeie Hoop as't ware agter Cabo Falço weggesteek is, en dat dié twee kape baie na mekaar gelyk het.

Die Engelse seevaarder John Weddell het geen twyfel gehad oor die herkoms van die naam Cabo Falço nie. Op 21 Oktober 1630 het

---

138) J.H. van Linschoten: *Itinerario, Voyage ofte Schipvaert*, III, p. 38, voetnoot 7 (Reds. C.P. Burger en F.W.T. Hunger).

139) J.H. van Linschoten: *Itinerario, Voyage ofte Schipvaert*, III, p. 38.

140) S. Purchas: *Pilgrimes*, II, p. 1021 (London, 1625).



hy in sy skeepsjoernaal geskryf: "Att night being very Clear weather we maid Cap falshood so Called because many times the one is taken for the other ....."<sup>141)</sup>

Ook Van Mandelslo het reeds op 1 Mei 1639 geskryf dat Cabo Falço sy naam gekry het omdat dit op 'n afstand na Kaap die Goeie Hoop gelyk het.<sup>142)</sup>

In Jodocus Hondius se "Klare Besgryving van Cabo de Bona Esperança", wat in 1652 verskyn het, word vertel dat die seevaarders wat van Indië gekom het, dikwels Cabo Falço met Kaap van Goeie Hoop verwar het. Volgens hom kon dit maklik gebeur het, omdat die twee kape na mekaar gelyk het.<sup>143)</sup>

Dapper het in 1668 geskryf dat hy met hierdie teorie saamstem. Volgens hom was dit die Portugese seelui wat die eerste keer die naam "Cabo Falço" gebruik het.<sup>144)</sup>

Mentzel het beweer dat Cabo Falço veral op 'n afstand in 'n mate na Kaap die Goeie Hoop gelyk het. Iemand wat nie met die kus-

141) R. Raven-Hart: Before Van Riebeeck, pp. 134 - 135.

142) J.A. van Mandelslo: Beschryvingh van de Gedenkwaardige Zee- en Landt-Reyze deur Persien naar Oost-Indien, p. 123.

143) J. Hondius (uitgewer): Klare Besgryving van Cabo de Bona Esperança, p. 18.

144) O. Dapper: Naukeurige Beschrijvinge der Afrikaensche Gewesten, p. 636.

lyn vertrouwd was nie of 'n onervare stuurman, kon maklik hier-deur mislei word. Volgens Mentzel, "it naturally follows that False Bay should derive its name from False Cape."<sup>145)</sup>

'n Britse offisier, kapt. Robert Percival, wat tydens die eerste Britse besetting aan die Kaap was, het gesê dat Cape False sy naam gekry het omdat dié punt die seevaarders mislei het. Voordat hulle by Kaap die Goeie Hoop verbygeseil het "they previously find themselves under the necessity of passing another point of land, which from lying lower, was not at first perceived and which from this deception is called Cape False or the False Cape of Good Hope."<sup>146)</sup>

Die skynbare ooreenkoms tussen die twee kape en die verwarring wat dit veroorsaak het, is waarskynlik die belangrikste rede vir die naam Cabo Falço. Selfs ná 1652, toe die kuslyn relatief beter bekend was, is skippers nog deur die twee kape mislei. Albert Kool, kaptein van die Kompanjie se skip Iselsteijn, het byvoorbeeld Cabo Falço verkeerdelik vir Kaap die Goeie Hoop aangesien.<sup>147)</sup>

---

145) O.F. Mentzel: A Geographical and Topographical Description of the Cape of Good Hope, I, p. 80.

146) R. Percival: Account of the Cape of Good Hope, p. 16.

147) V.C. 6 Dagregister, 29.5.1671, p. 97.

Vroeë kaarte, waarop Valsbaai as Abayo c(abo) Falço aangeteken is,<sup>148)</sup> ondersteun die teorie dat die baai sy naam aan dié Kaap of punt ontleen het. Op dié kaarte het Valsbaai se naam dan letterlik beteken die baai van (of aan) Cabo Falço.

Die noue verband tussen Cabo Falço en Valsbaai word onderstreep deurdat daar in die Kompanjiestyd van Kaap Fals gepraat is wanneer Valsbaai bedoel is. Volgens die Dagregister van 28 Junie 1677 het die Posthoorn Kaap Fals (sic!) binnegeseil om dáár skuiling te soek.<sup>149)</sup>

In November 1683 is daar berig dat die Europa in Caap Vals aangekom het.<sup>150)</sup> Dit blyk later duidelik dat dié skip in Valsbaai geanker het.<sup>151)</sup>

In die lig van die verskillende teorieë is dit nie moontlik om die oorsprong van die naam Valsbaai bo alle twyfel vas te stel nie. Die teorie dat Valsbaai sy naam gekry het van Cabo Falço blyk egter die aanneemlikste.<sup>152)</sup>

148) Kaart van Duarte Lopes, c. 1590, (A. Cortesão en A.T. da Mota: *Portugalliae Monumenta Cartographica*, III, plate 386 B); Kaart van Filippo Pigafetta, 1591 (W.G.L. Randles: *South-East Africa and the Empire of Monomotapa as shown on Selected Printed Maps of the 16th Century*, No. 12).

149) C. 588 (I) Dagregister, 28.6.1677, p. 174.

150) V.C. 9 Dagregister, 17.11.1683, p. 1180.

151) V.C. 9 Dagregister, 17.11.1683, pp. 1182, 1184.

152) Vgl. ook C.F.J. Muller: *Uit die Vroegste Geskiedenis van Kaap Vals: Die Voorgeskiedenis van 'n Natuurreservaat* (Historia, 17, 1972, p. 74).

## HOOFSTUK II

### VALSBAAI, 1652 - 1708

#### (a) Oorlandse aanraking met Valsbaai, 1652 - 1662

Die eerste paar jaar ná Jan van Riebeeck se aankoms aan die Kaap was daar by die owerheid weinig motivering om Valsbaai beter te leer ken omdat die Kaap goed beantwoord het aan sy primêre funksie, nl. as 'n verversingspos vir die skepe van die Nederlands-Oos-Indiese Kompanjie.<sup>1)</sup> Daarom was die eerste aanraking met Valsbaai onbeplan en toevallig.

Die eerste blankes wat ná die volksplanting met Valsbaai in aanraking gekom het, was vier amptenare wat uit die diens van die Kompanjie gedros het. Hierdie amptenare, nl. Jan Blaux, Jan van Leijen, Willem Huijtjens en Gerrit Dircksz.<sup>2)</sup> het op 24 September 1652 uit die Kaap weggeloop.<sup>3)</sup> Met slegs vier beskuitjies en vis as padkos,<sup>4)</sup> was hulle voornemens om weer na Nederland terug te keer.<sup>5)</sup>

---

1) C. 409 (III) Inkomende Brieven: Bewindhebbers - J. van Riebeeck, 2.9.1658, p. 1094; C. 493 (I) Uitgaande Brieven: J. van Riebeeck - Bewindhebbers, 4.5.1653, p. 122.

2) Resolusies van die Politieke Raad, I, 9.10.1652, p. 9.

3) C.J. 2952 Confessiën en Interrogatoriën, 24.9.1652, p. 1.

4) C.J. 2952 Confessiën en Interrogatoriën, 24.9.1652, p. 1.

5) Jan van Riebeeck: Daghregister, I, 3.10.1652, p. 66.

Volgens die joernaal wat hulle gehou het, het hulle oor die Kaapse vlakte, in die rigting van Kaap Agulhas, gevlug. Op 26 September het hulle op die strand van Valsbaai na kos gaan soek.<sup>6)</sup> Al wat hulle gevind het om te eet, was "klipconten" (skulpdiere).<sup>7)</sup>

Hulle het al met die strand langs gestap en die volgende paar dae sowat sewe Hollandse myle<sup>8)</sup> (50,4 km) afgelê. Daarna is hulle deur 'n "seer hogen bergh" (vermoedelik die Hottentots-Hollandberge naby Gordonsbaai) gestuit.<sup>9)</sup>

Ná mislukte pogings om die berg uit te klim en onaangename wedervaringe met wilde diere, het hulle besluit om tou op te gooi en terug te draai. Op 3 Oktober het hulle in die Kaap aangekom en Van Riebeeck om genade gesmeek.<sup>10)</sup> Hulle is later aangekla vir drossery en ná 'n verhoor het elkeen honderd houe as straf gekry.<sup>11)</sup> As gevolg van hierdie vier manne se ongeoorloofde "uitstappie" het die eerste eerstehandse inligting oor Valsbaai aan Van Riebeeck bekend geword.

6) C.J. 2952 Confessiën en Interrogatoriën, 26.9.1652, p. 1.

7) C.F.J. Muller: Die Geskiedenis van die Visserij aan die Kaap tot aan die einde van die 18de Eeu, p. 77.

8) 'n Destydse Hollandse myl was sowat 4½ Engelse landmyle. Vgl. A.J. Böeseken (red.): Resolusies van die Politieke Raad, I, p. 70, voetnoot 1.

9) C.J. 2952 Confessiën en Interrogatoriën, 27.9.1652, p. 1.

10) Jan van Riebeeck: Dagregister, I, 3.10.1652, p. 66.

11) C.J. 780 Sententiën, 10.10.1652, p. 14.

Een van die vroegste pogings om Valsbaai oorland te ondersoek, het in Augustus 1653 plaasgevind. Die kaptein van die Roode Vos, wat in Tafelbaai voor anker gelê het, het naamlik die stuurman van die skip gestuur met die opdrag om "over lant te gaen ondersoeken, hoe't met de bay Falso gelegen was."<sup>12)</sup>

Daar het egter niks van dié poging gekom nie, aangesien die matroos wat die stuurman vergesel het, siek geword het en hulle noodgedwonge en onverrichter sake moes terugkeer.<sup>13)</sup>

Hottentotstamme, wat in die Valsbaai-gebied gewoon het, het gehelp om nouer aanraking met dié gebied te bewerkstellig. Die Hottentotkaptein, Herrij, en sy Kaapmans was periodiek in Valsbaai woonagtig. Saam met die Chora Chouquas-Hottentotte het hulle daar etlike duisende beeste en skape aangehou.<sup>14)</sup>

Teen die einde van 1653 is daar 44 beeste van die Kompanjie gesteel - 'n misdaad wat, soos beweer is, deur Herrij gepleeg is.<sup>15)</sup> Met die oog hierop het Van Riebeeck op 23 Oktober 1653 17 soldate onder leiding van korporaal Jan van Haerwaerden na Valsbaai, waar Herrij hom toe bevind het, gestuur om die diefstal te ondersoek. Twee dae later het die soldate Herrij se

12) Jan van Riebeeck: Daghregister, I, 6.8.1653, p. 151.

13) Jan van Riebeeck: Daghregister, I, 6.8.1653, p. 151.

14) Jan van Riebeeck: Daghregister, II, 3.1.1653, p. 228.

15) Jan van Riebeeck: Daghregister, I, 23.10.1653, p. 165; Resolusies van die Politieke Raad, I, 23.10.1653, p. 24.

skuiling in Valsbaai opgespoor, maar die kaptein het blykbaar die snuf in die neus gekry en gevlug.<sup>16)</sup> Op 27 Oktober was die soldate terug in die Kaap met die nuus dat hulle die vermeende veediewe ver in die Valsbaaigebied agtervolg het, maar nie ingehaal het nie. Tydens hierdie ekspedisie het die soldate te staan gekom voor hoë duine in Valsbaai, wat die manskappe baie uitgeput het. Die soektog is ook vertraag deur 'n tekort aan water.<sup>17)</sup>

Teen 1654 was daar nog baie min oor Valsbaai bekend. Gevolglik het Van Riebeeck op 31 Maart 1654 aan die Bewindhebbers geskryf dat, wat Valsbaai betref, hulle nog "sonder degelyjke kennisse off merckinge van de gronden was".<sup>18)</sup> Al inligting in verband met Valsbaai waaroor hulle beskik het, was dat daar aan die westekant van die baai 'n sanderige inham en volop vars water was. Van Riebeeck het onderneem om Valsbaai deeglik te laat ondersoek en om 'n kaart van die baai en die kuslyn te laat teken.<sup>19)</sup>

Die vroegste kaart van Valsbaai, wat deur Van Riebeeck laat

16) Jan van Riebeeck: Dagregister, I, 25.10.1653, p. 166.

17) Jan van Riebeeck: Dagregister, I, 27.10.1653, p. 167.

18) C. 493 (I) Uitgaande Brieven: J. van Riebeeck - Bewindhebbers, 31.3.1654, p. 205.

19) C. 493 (I) Uitgaande Brieven: J. van Riebeeck - Bewindhebbers, 31.3.1654, p. 205.

teken is, was oorspronklik nie gedateer nie, maar amptenare van die Kaapse Argiefbewaarplek het beraam dat dit in 1654 geteken was en dit s6 gekatalogiseer. Dié kaart (tussen pp. 39 - 40) weerspieël die gebrekkige kennis wat aanvanklik van die kuslyn en die omliggende baaie bestaan het. Die kus van Valsbaai is baie onakkuraat geteken en daar is geen aanduiding van dieptepeilings in die baai nie. Naby 'n inham aan die westekant is 'n moontlike ankerplek aangedui.<sup>20)</sup>

Die aanname van sommige skrywers<sup>21)</sup> dat dié kaart geteken is na aanleiding van 'n ondersoek van Valsbaai in 1671 is nie juis nie. 'n Ondersoek na die datering van dié kaart deur 'n deskundige van die Algemeen Rijksarchief in Den Haag, waar ook 'n kopie van die kaart is, bevestig die feit dat die datum 1654, soos bepaal deur die Kaapse Argiefbewaarplek, korrek is.<sup>22)</sup>

In die loop van die volgende jare het min kennis van Valsbaai bekend geword. Die aandag wat dié baai van tyd tot tyd geniet het, of inligting wat daarvoor bekom is, was die resultaat van toevallige gebeurtenisse. Op 6 Mei 1654, byvoorbeeld, het Hottentotte by die fort opgedaag met die nuus dat twee skepe aan

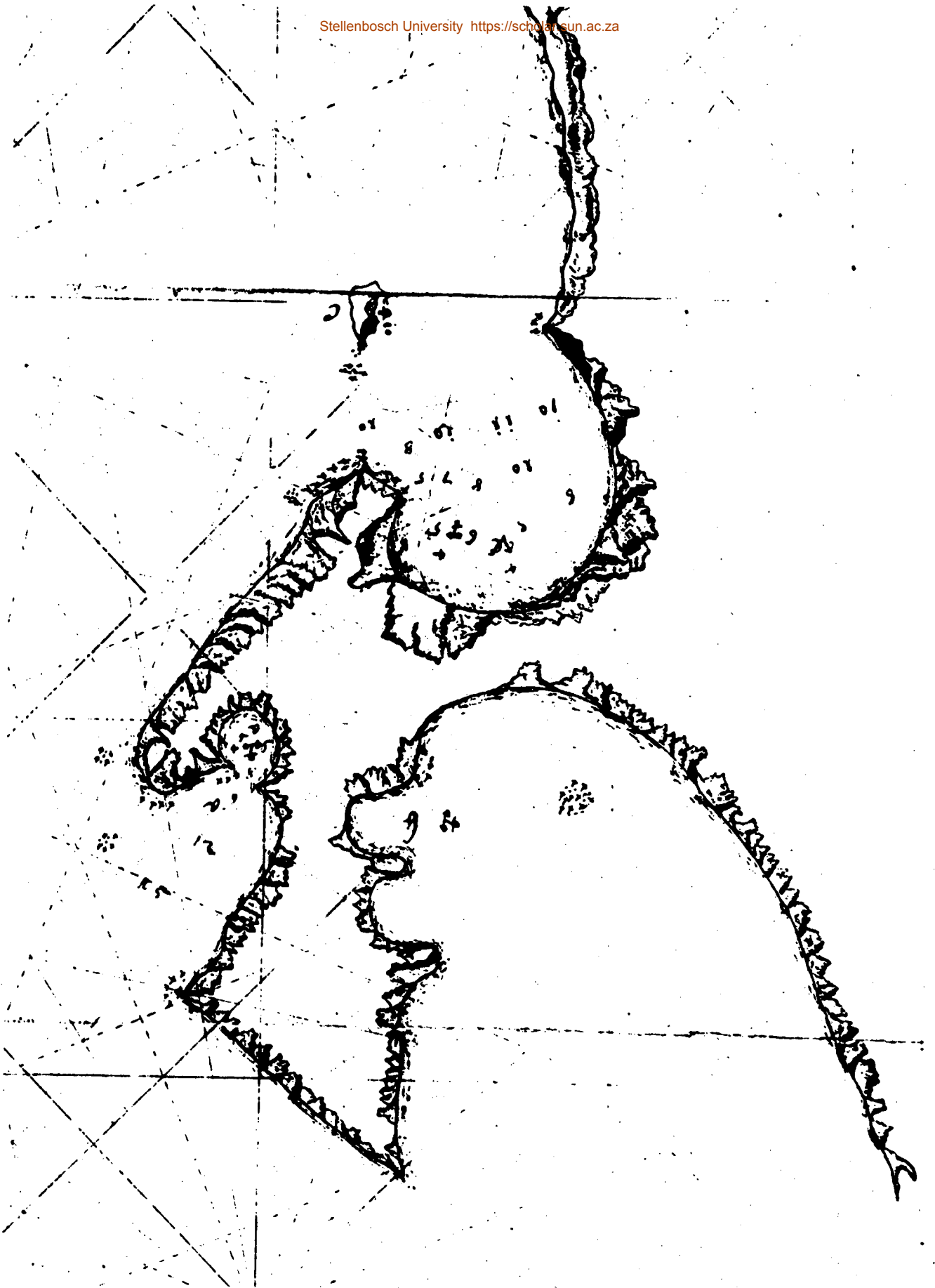
---

20) M. 2/1 Kaart van Saldanha-, Tafel-, Hout- en Valsbaai en Dassen- en Robbeneiland, 1654.

21) Vgl. B.B. and B.G. Brock (eds.): Historical Simon's Town, p. 17; J. Burman: The False Bay Story, pp. 18 - 19.

22) Op navraag skriftelik aan die skrywer verstrek deur mnr. J. van Bracht, hoof van die kaarte-afdeling, Algemeen Rijksarchief, Den Haag.





Vroeë kaart van Valebaai, 1654 (M. 2/1).

die agterkant (westekant) van Tafelbaai opgemerk is.<sup>23)</sup> Omdat daar gemeen is dat dit moontlik Engelse retoerskepe was wat Valsbaai of Houtbaai binnegevaar het, is 'n korporaal en vier man die volgende dag in daardie rigting gestuur om te kyk of hulle die skepe kon opspoor.<sup>24)</sup>

Blykbaar kon hulle niks vind nie, maar sulke sendings het tog gehelp om die soeklig op Valsbaai te laat val.

Nog 'n toevallige gebeurtenis in dié verband het in 1655 voorgekom toe korporaal Willem Muller op 'n landtog na die binneland iewers langs die Valsbaaikus oorgebly het. Al inligting wat i.v.m. dié reis verstrek word, is dat die geselskap op 13 September tussen die duine in Valsbaai naby 'n rivier uitgekamp het.<sup>25)</sup>

In Desember van dieselfde jaar is vyf man na die suidhoek van Valsbaai gestuur om ondersoek in te stel na klein pèrels wat daar in mossels (waarskynlik is oesters bedoel) gevind is. Elkeen moes 'n sak mossels na die fort saambring sodat dit beter ondersoek kon word.<sup>26)</sup>

---

23) Jan van Riebeeck: Dagregister, I, 6.5.1654, p. 224.

24) Jan van Riebeeck: Dagregister, I, 7.5.1654, p. 224.

25) E.C. Godeé-Molsbergen: Reizen in Zuid-Afrika in die Hollandse Tijd, I, p. 20.

26) Jan van Riebeeck: Dagregister, I, 12.12.1655, p. 376.

Van Riebeeck was hieroor baie geesdriftig want die hoop is lankal gekoester dat kosbare pêrels in Suid-Afrikaanse waters gevind sou word.<sup>27)</sup> Blykbaar was die waarde van die pêrels nie hoog nie, want niks word weer daarvan verneem nie. Veel later, in 1673, het goewerneur Isbrand Goske weer ondersoek laat instel na oesters in Valsbaai,<sup>28)</sup> vermoedelik om 'n oesterbed te kweek, maar dié poging was onsuksesvol. Die belangstelling in Valsbaai se oesters het hierna gekwyn.<sup>29)</sup>

Nadat kommissaris Rijckloff van Goens 'n plan aan die hand gedoen het vir die bou van 'n kanaal tussen Valsbaai en Tafelbaai, het Van Riebeeck en 'n aantal soldate op 4 Februarie 1656 na Valsbaai vertrek om die uitvoerbaarheid van hierdie skema te ondersoek.

Min gegewens oor hierdie tog is beskikbaar, maar dit is bekend dat hulle die Soeterivier (die huidige Liesbeekekrivier)<sup>30)</sup> gevolg het tot waar dit sowat een Hollandse myl (ongeveer 7,2 km) van Valsbaai 'n groot vlei gevorm het. Die Kommandeur het gevind dat die terrein baie klipperig is, en tot die gevolgtrekking gekom dat die beoogde plan onprakties en onuitvoerbaar sou

---

27) C. 493 (III) Uitgaande Brieven: Van Riebeeck - Bewindhebbers, 5.3.1659, p. 869.

28) C. 587 (II) Dagregister, 18.7.1673, p. 484; C. 587 (II) Dagregister, 19.7.1673, p. 484.

29) C. 496 (II) Uitgaande Brieven: I. Goske - L. Visser, 19.7.1673, p. 708.

30) Jan van Riebeeck: Dagregister, II (reds. D.B. Bosman en H.B. Thom), 4.2.1656, p. 465, aantekening d.

wees.<sup>31)</sup> Van Riebeeck se besoek aan hierdie deel van Valsbaai was nogtans betekenisvol, aangesien 'n hooggeplaaste owerheids-persoon hom persoonlik van die plaaslike omstandighede vergewis het.<sup>32)</sup>

Kommissaris Van Goens het in 1657 persoonlik vir 'n paar dae lank na Valsbaai gegaan om dié gebied te ondersoek.<sup>33)</sup> Geen besonderhede van sy reis en inspeksie is bekend nie, maar in sy memorie aan Jan van Riebeeck, gedateer 16 April 1657, het hy die Kommandeur spesifiek opdrag gegee om meer aandag aan Valsbaai te gee. Hy moes 'n deeglike kaart laat teken waarop Valsbaai, Tafelbaai, Saldanhabaai en Kaap Agulhas duidelik aangetoon word. Die kaart moes die diepte en grootte van die baie aantoon asook besonderhede oor rotse, riewe en sandbanke.<sup>34)</sup> Die kaarttekenaars moes ook gegewens oor die berge, valleie en die moerasse verstrek. Dié belangrike opdrag moes deur bekwaame mense uitgevoer word.<sup>35)</sup>

Hoewel Van Riebeeck sowat 'n maand later besluit het om die kus-

---

31) Jan van Riebeeck: Dagregister, II, 4.2.1656, pp. 10 - 11.

32) Vgl. C. 493 (II) Uitgaande Brieven: J. van Riebeeck - Bewindhebbers, 18.4.1657, p. 625.

33) C. 493 (II) Uitgaande Brieven: J. van Riebeeck - Here XVII, 20.5.1657, p. 642.

34) C. 700 Memoriën en Instructiën: R. van Goens - J. van Riebeeck, 16.4.1657, p. 11.

35) C. 700 Memoriën en Instructiën: R. van Goens - J. van Riebeeck, 16.4.1657, pp. 11 - 12.

lyn van die Kaap tot Valsbaai te karteer,<sup>36)</sup> is daar teen 8 Julie 1658 nog niks in dié verband gedoen nie.

Die rede hiervoor was dat daar nie 'n geskikte vaartuig beskikbaar was met behulp waarvan die werk gedoen kon word nie. Die Maria, wat vir die taak geskik was, was in daardie stadium aan die kus van Angola, waar dit vir robbevangs gebruik is. Die Politieke Raad het toe oorweeg om dié vaartuig na sy aankoms aan die Kaap vir die doel te gebruik, maar aangesien 'n dringende tekort aan rys en ander lewensmiddele aan die Kaap ondervind is, is besluit om die skip sonder versuim na Batavia te stuur.<sup>37)</sup>

Onderweg na Batavia sou die Maria gebruik word om die kus tussen die Kaap en Kaap Agulhas te ondersoek. Besonderhede in verband met die ondersoek kon na die Kaap gestuur word, en skepe wat uit Holland na die Kaap geseil het, kon gebruik word om die voorlopige werk te kontroleer.<sup>38)</sup>

Die Robbejacht was die enigste ander vaartuig wat Van Riebeeck vir sulke ondersoeke beskikbaar gehad het, maar dit was te klein om die werk deeglik te doen.<sup>39)</sup>

Bekendstelling van Valsbaai en sy kuslyn is dus aansienlik vertraag deurdat die nodige skepe ontbreek het om die baai te

36) Jan van Riebeeck: Daghregister, 21.5.1657, p. 114.

37) Resolusies van die Politieke Raad, I, 8.7.1658, p. 158.

38) Resolusies van die Politieke Raad, I, 8.7.1658, p. 158.

39) Jan van Riebeeck: Daghregister, II, 8.7.1658, p. 333.

ondersoek en die kuslyn te karteer.

Dit is duidelik dat die oorlandse aanraking met Valsbaai gedurende die administrasietydperk van Jan van Riebeeck relatief min bygedra het tot 'n dieptekennis van Valsbaai.

Een van die resultate van die toevallige oorlandse aanraking met Valsbaai gedurende dié tyd was dat die gebied wat aan die oostekant van Valsbaai gegrens het, en wat vandag as Hottentots-Holland bekend is, in die tyd bekend geword en ook sy naam ontvang het. In Junie 1657 het 'n groep Kompanjiesonderdane in 'n oostelike rigting gereis en in die omgewing van Valsbaai op 'n Hottentotkraal afgekom. Op grond van dié gebied se "seer vette weijden ..... volheijt van spijsse offte treffelijcke weijden voor haer bestiael,"<sup>40)</sup> het die Hollanders dié gebied beskou as die Hottentotte se Holland of Vaderland en dit daarom Hottentots-Holland genoem.<sup>41)</sup>

Ook die noordelike gedeelte van Valsbaai het toevallig beter bekend geraak. Skermutselinge met Hottentotte gedurende die Hottentotoorlog van 1659 het Kompanjiesoldate in Augustus van

---

40) Jan van Riebeeck: Dagregister, II, 6.6.1657, p. 135.

41) Jan van Riebeeck: Dagregister, II, 6.6.1657, pp. 134 - 135; C. 700 Memoriën en Instructiën: H.A. van Reede - S. van der Stel, 16.7.1685, p. 465; P. Volbe: Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop, I, p. 98.

dié jaar met die verste noordelike punt van Valsbaai, in die omgewing van die huidige Kaappunt, in aanraking gebring.<sup>42)</sup>

(b) Skeepsverkeer bring nuwe belangstelling, kennis en ondersoeke van dié baai mee, 1662 - 1678

Tien jaar ná die vestiging van die blankes aan die suidpunt van Afrika was daar nog baie min oor Valsbaai bekend. 'n Britse skip, wat in 1662 onverwags in Valsbaai geanker het, het egter die Kaapse regering met nuwe oë na dié baai laat kyk.

As gevolg van windstilte het die Orange op 28 September 1662 in Valsbaai geanker. Die toestand aan boord was haglik: van die bemanningslede het 39 reeds omgekom en 150 was siek. Die kaptein, Pieter (Peter) Cant, was onder diegene aan boord van dié skip wat ernstig siek was.<sup>43)</sup>

'n Sersant en 'n aantal soldate van die Orange is na die Kaap gestuur om hulp te soek.<sup>44)</sup> Na aanleiding hiervan het die Regering dadelik reëlins getref dat dertig manne 'n wa, gelaa met groente en skape, na die geteisterde skip neem. Die Orange is ook gevra om dadelik na Tafelbaai te seil aangesien die

---

42) Jan van Riebeeck: Dagregister, III, 5.8.1659, p. 110; Jan van Riebeeck: Dagregister, III, (reds. D.B. Bosman en H.B. Thom), 5.8.1659, p. 519, aantekening d.

43) C. 586 (I) Dagregister, 28.9.1662, pp. 95 - 96.

44) C. 700 Memoriën en Instructiën: Z. Wagenaar - Bewindhebbers, 24.9.1666, pp. 219 - 220.

vaartuig in Valsbaai nie veilig was nie en die gevaar bestaan het dat dit met sy bemanning en vrag kon vergaan.<sup>45)</sup> Dit bevestig die vermoede dat die Hollanders gemeen het dat die ankerplek in Valsbaai onveilig was. Daar was egter groot verligting toe die Orange op 3 Oktober veilig in Tafelbaai aankom.<sup>46)</sup>

Die onverwagse aankoms van die Orange in Valsbaai het gehelp om die Kompanjie bewus te maak van die gevaar van vreemde indringing in dié baai. Kommandeur Zacharias Wagenaar het in sy memorie van 24 September 1666 gewys op die noodsaaklikheid dat die Kompanjie Valsbaai moet beheer.

Volgens hom was daar groot ontsteltenis toe die gewapende soldate van die Orange skielik in die Kaap opgedaag het.<sup>47)</sup>

Die gevaar is besef dat vyandelike skepe maklik en ongemerk Valsbaai kon binneseil en dár troepe aan wal kon sit. Die vyand sou maklik ernstige schade in die buitewyke kon aanrig alvorens daar in die Kaap van hul aankoms verneem is.<sup>48)</sup> Na aanleiding hiervan het Kommandeur Isbrand Goske in 'n brief aan Joan (Johan) Maetsuijker, die Goewerneur-generaal van Indië,

---

45) C. 586 (I) Dagregister, 28.9.1662, p. 97.

46) C. 586 (I) Dagregister, 3.10.1662, p. 99.

47) C. 700 Memoriën en Instructiën: Z. Wagenaar - Bewindhebbers, 24.9.1666, p. 220.

48) C. 700 Memoriën en Instructiën: Z. Wagenaar - Bewindhebbers, 24.9.1666, p. 220.



die moontlikheid genoem dat 'n vyand die Kaap maklik sou kon aanval ná 'n landing in Valsbaai. Die vyand kon die baai ongemerk binneseil en by verskeie plekke aan wal gaan. Binne vier of vyf uur kon hulle die Kaap oorland bereik.<sup>49)</sup>

Ondanks hierdie gebeurtenis en waarskuwing het die Kompanjie egter niks gedoen om Valsbaai te beheer nie.

Vaartuie wat gedurende die jare sewentig van die sewentiende eeu na Valsbaai gestuur is met voorrade vir die kompanjiespos in Hottentots-Holland en skepe wat toevallig in die baai geanker het, het daartoe bygedra dat meer oor Valsbaai bekend geraak het.

Die moeilike reis oorland het in 1671 die Regering genoodsaak om 'n klein vaartuig, die Bruijdegom, na Valsbaai te stuur met voorrade vir die kompanjiespos in Hottentots-Holland. In Maart 1671 het die Bruijdegom in Valsbaai geanker. Geen verdere besonderhede is bekend nie, maar dit moes daartoe bygedra het dat die seelui die baai en die kusgebied beter leer ken het.<sup>50)</sup>

Die fluitskip Ijselsteijn, (ook gespel, Iselsteijn, Ysselsteijn, Esselstein) het onderweg na die Kaap in 'n heilige storm beland

---

49) Koloniale Argief 3978 Brieven en Papieren gekomen van de Cabo: I. Goske - J. Maetsuijker, 9.11.1665, p. 429.

50) V.C. 6 Dagregister, 23.3.1671, p. 66.

en die Kaptein het op 29 Mei 1671 besluit om in Valsbaai skuiling te soek.<sup>51)</sup> Die besoek van die Ijselsteijn het regstreeks daartoe aanleiding gegee dat 'n beskutte inham in die baai vir die eerste keer 'n naam gekry het.

Die bemanning van die skip het gehoop om in Valsbaai vars water en vee in die hande te kry. Toe hulle dit nie dár kon vind nie, is vleis uit die Kaap aangevra.<sup>52)</sup> Kommandeur Hackius het die volgende dag aan Albert Kool, skipper van die Ijselsteijn, geskryf dat hy sers. Jeronimus Croese opdrag gegee het om vee van die Hottentotte in Valsbaai te ruil en na hulle te bring.<sup>53)</sup>

Die inham waar die Ijselsteijn voor anker gelê het, het daarna as Ijselsteijnsbaai bekend gestaan.<sup>54)</sup> Ijselsteijnsbaai is as 'n baie geskikte en visryke baai beskryf. Daar was in die nabyheid van dié baai genoeg vars water en brandhout beskikbaar.<sup>55)</sup> Later het dit geblyk dat dit dieselfde baai was wat in Maart

51) V.C. 6 Dagregister, 29.5.1671, p. 96.

52) V.C. 6 Dagregister, 29.5.1671, p. 97.

53) C. 495 (II) Uitgaande Brievē: P. Hackius - A. Kool, 30.5.1671, p. 1143; V.C. 6 Dagregister, 30.5.1671, p. 98.

54) V.C. 6 Dagregister, 30.12.1671, p. 229; E.C. Godeé-Molsbergen: Reizen in Zuid-Afrika in de Hollandse Tijd, I, p. 128.

55) C. 411 Inkomende Brievē: J. Maetsuijker - P. Hackius, 22.9.1671, p. 500.

Kaart van Valsbaai, wat Esselsteinsbaaij (Simonsbaai)  
aantoon, ongedateer (M. 1/1162).

1671 deur die Voerman ondersoek en gepeil is.<sup>56)</sup> Dié skip het kort daarna gestrand en gegewens oor die ondersoek het blykbaar verlore gegaan.

Na aanleiding van die bekendstelling van Ijselsteijnsbaai het kommandeur Hackius 'n paar maande later opdrag uit Batavia ontvang dat dié baai deeglik ondersoek moes word. Daar is gevrees dat die Franse dalk op dié baai aanspraak kon maak. Daarom moes dit in besit geneem word en daar 'n waghuis opgerig word.<sup>57)</sup>

Op 1 Desember 1671 het die Politieke Raad besluit om luit. Coenraad von Breitenbach en die landmeter Jan Wittebol oorland na Valsbaai te stuur om uitvoering aan dié opdrag te gee. Hulle moes eers die oostelike kant van die baai in die omgewing van Hottentots-Holland ondersoek en daarna Ijselsteijnsbaai deeglik verken.<sup>58)</sup> Hulle is gevra om op die uithyk te wees vir 'n "bequame rhede voor scheepen in de bhaaij Falso" sodat die baai beheers kon word alvorens vreemde nasies dit dalk beset.<sup>59)</sup> Die belangrikheid van die ondersoek, en die Bewindhebbers se groot belangstelling in Valsbaai, is die ondersoekers op die hart ge-

---

56) C. 496 (I) Uitgaande Brieven: C. von Breitenbach - J. Maetsuijker, 6.1.1672, p. 9.

57) C. 411 Inkomende Brieven: J. Maetsuijker - P. Hackius, 22.9.1671, p. 500.

58) Resolusies van die Politieke Raad, II, 1.12.1671, p. 69.

59) V.C. 6 Dagregister, 5.12.1671, p. 205.

druk.<sup>60)</sup> Enkele dae nadat Breitenbach en Wittebol vertrek het, is sers. J. Croese, wat vroeër slagvee na die Ijselsteijn geneem het, op 12 Desember met aanvullende voorrade agterna gestuur.<sup>61)</sup>

Ná voltooiing van die ondersoek het Von Breitenbach en Wittebol op 19 Desember weer by die Kasteel aangekom.<sup>62)</sup> Hulle het dadelik begin werk aan die verslag wat hulle aan die Politieke Raad moes voorle.<sup>63)</sup>

Hierdie rapport, wat op 30 Desember voltooi is, het uit twee dele bestaan. Die eerste deel was 'n verslag oor die oostelike deel van Valsbaai en die onmiddellike omgewing daarvan.

Volgens hulle het daar in Hottentots-Holland uit die ooste 'n rivier gevloei wat in Valsbaai uitgemond het. Dié rivier het hulle die Breitenbachrivier genoem.<sup>64)</sup> Blykbaar was dit die huidige Lourensrivier.<sup>65)</sup>

Godeé-Molsbergen beweer dat die naam Breitenbachrivier later

60) C. 495 (II) Uitgaande Brieven: H. Crudop - C. von Breitenbach, 12.12.1671, p. 1245.

61) V.C. 6 Dagregister, 12.12.1671, p. 210.

62) V.C. 6 Dagregister, 19.12.1671, p. 215.

63) V.C. 6 Dagregister, 19.12.1671, p. 215.

64) C. 495 (II) Uitgaande Brieven: C. von Breitenbach en J. Wittebol - Politieke Raad, 30.12.1671, p. 1252; V.C. 6 Dagregister, 30.12.1671, p. 224.

65) A.J. Böeseken: Geskiedenis-Atlas vir Suid-Afrika, nr. 53.

in onbruik geraak het en dat dit die Ysselsteinrivier genoem is aangesien dit in Ysselsteinbaai uitgemond het.<sup>66)</sup> Dié bewering lyk verdag, want die ondersoekers was in daardie stadium in die omgewing van Hottentots-Holland, en nie aan die westekant van Valsbaai, waar Ijselsteijnsbaai was nie.

Von Breitenbach en Wittebol was van oordeel dat Hottentots-Holland moontlikhede ingehou het vir landbou,<sup>67)</sup> maar die vervoer van produkte na die Kaap sou baie duur wees as dit per ossewa vervoer moes word. Dit sou aansienlik goedkoper wees om 'n vaartuig vir dié doel te gebruik. In Valsbaai was daar 'n "sant-baijtie dicht onder 't gebergte ..." <sup>68)</sup> (vermoedelik die huidige Gordonsbaai) wat as hawe gebruik sou kan word. In dié verband het hulle daarop gewys dat Jan Brittal vroeër met die Voerman 'n geskikte ankerplek in dié baai gevind het.<sup>69)</sup>

Die monde van die riviere en die kus van Valsbaai het goeie geleenthede vir visvangs gebied. 'n Goeie aanduiding in die verband was die feit dat burgers wat naby dié gedeelte van die

---

66) E.C. Godeé-Molsbergen: Reizen in Zuid-Afrika in de Hollandse Tijd, II, p. 10.

67) C. 495 (II) Uitgaande Brieven: C. von Breitenbach en J. Wittebol - Politieke Raad, 30.12.1671, p. 1253; V.C. 6 Dagregister, 30.12.1671, pp. 224 - 226.

68) C. 495 (II) Uitgaande Brieven: C. von Breitenbach en J. Wittebol - Politieke Raad, 30.12.1671, p. 1255.

69) C. 495 (II) Uitgaande Brieven: C. von Breitenbach en J. Wittebol - Politieke Raad, 30.12.1671, p. 1255.

kus van Valsbaai gewoon het, baie harders en steenbrasse in nette gevang het, aldus die opstellers van die verslag.

Von Breitenbach en Wittebol het tot die 'gevolgtrekking' gekom dat in Valsbaai slegs Ijselsteijnsbaai goeie en veilige ankerplek gebied het. In die winter kon skepe veilig en beskut in dié baai anker, soos die kaptein van die Ijselsteijn ondervind het. Ongelukkig het die suidoostewind in die somer "wijkstraak" (m.a.w. baie sterk) by die baai ingewaai.

Von Breitenbach en Wittebol het voorts bevind dat, wat versings betref, die baai nie so gunstig was as wat die kaptein van die Ijselsteijn te kenne gegee het nie. 'n Tekort aan voldoende vars water was 'n belangrike nadeel.<sup>70)</sup> Die feit dat die Ijselsteijn tydens die reënseisoen in dié baai was en die ondersoek in die droë somermaande plaasgevind het, was 'n moontlike verklaring hiervoor, aldus die ondersoekers.<sup>71)</sup>

Onvoldoende brandhout in die omgewing en swak landbougrond was nadele van die baai, maar dit was besonder visryk en op land, in die onmiddellike omgewing, was daar volop klein- en grootwild.

Aan die suidekant van Ijselsteijnsbaai was 'n berg wat dié baai van 'n groter en ruimer baai geskei het. Laasgenoemde was net

70) C. 495 (II) Uitgaande Brieven: C. von Breitenbach en J. Wittebol - Politieke Raad, 30.12.1671, pp. 1255 - 1257.

71) C. 496 (I) Uitgaande Brieven: C. von Breitenbach - J. Maetsuijker, 6.1.1672, p. 9.

so geskik vir skepe, maar daar was 'n groot "blinde klip" ('n rots byna heeltemal onder die water) feitlik reg in die middel van die baai.

Die ondersoekers het op die berg 'n geskikte plek gevind waar 'n waghuis opgerig kon word. Daar kon 'n vlag gehys word as baken vir die Kompanjie se skepe en as teken van sy besitreg.<sup>72)</sup>

Volgens die geografiese besonderhede wat hulle verstrekket, was die baai wat Breitenbach en Wittebol as Ijselsteijnsbaai beskryf het hoogs waarskynlik die huidige Vishoek, die ruimer baai met die "blinde klip" die huidige Simonsbaai en die berg die huidige Elsiespiek.

Dat hier egter 'n misverstand was, blyk uit die feit dat Ijselsteijnsbaai hierna op kaarte aangedui is waar Simonsbaai vandag is. Hooggeplaaste owerheidspersone het dit as sodanig aanvaar. Wie vir die misverstand verantwoordelik was en hoe dit ontstaan het, is onmoontlik om vas te stel.

Die kaart, wat Wittebol veronderstel was om te teken, sou moontlik op dié probleem lig gewerp het, maar dit kon nie in die Kaapse Argiefbewaarplek of in die Algemeen Rijksarchief in

---

72) C. 495 (II) Uitgaande Brieven: C. von Breitenbach en J. Wittebol - Politieke Raad, 30.12.1671, pp. 1257 - 1258.



Den Haag<sup>73)</sup> - die mees waarskynlikste plekke waar dit moontlik bewaar kon word - opgespoor word nie..

Von Breitenbach en Wittebol kon moontlik 'n fout begaan het met die identifikasie van die baai waar die Ijselsteijn geanker het,<sup>74)</sup> o.m. omdat hul ondersoek plaasgevind het sowat ses maande nadat die skip in Valsbaai was. Daarbenewens was daar min of geen uiterlike tekens waarvolgens hulle die presiese ankerplek kon bepaal nie. Moontlik het sers. Croese - die enigste amptenaar wat hulle oor die presiese ankerplek van die Ijselsteijn kon inlig - hulle onbewustelik op 'n dwaalspoor gebring. Die moontlikheid bestaan natuurlik ook dat die kaart-tekenaars 'n fout kon gemaak het.

Hoe dit ook al sy, die aankoms van die Ijselsteijn en die verslae wat daaruit voortgevloei het, het die Kompanjie daarin geïnteresseer om Valsbaai, en Ijselsteijnsbaai in die besonder, te besit. Met die oog daarop is Albert van Breugel gestuur om 'n ooreenkoms met die Chainouqua-hoof, Prins Dhouw, aan te gaan. Op 3 Mei 1672 is 'n kontrak geteken, wat bepaal het dat Hottentots-Holland en Valsbaai, met spesifieke verwysing na Ijselsteijns-

---

73) Inligting aan skrywer verstrekk deur mnr. J. van Bracht, hoof van die kaarte-afdeling, Algemeen Rijksarchief, Den Haag.

74) H.C. Willis: Which Bay was Yselstein Bay? (Bulletin of the Simon's Town Historical Society, January 1961, p. 9).

baai, aan die Kompanjie afgestaan word.<sup>75)</sup> Die koopsom is op 4 000 realen<sup>76)</sup> vasgestel, maar die Hottentotte het goedere ter waarde van slegs sowat 33 gulden, in plaas van die kontantbedrag, daarvoor ontvang.<sup>77)</sup> 'n Paar maande later het sers. Pieter Cruijthoff en 'n paar amptenare na Hottentots-Holland vertrek om dit namens die Kompanjie in besit te neem.<sup>78)</sup>

In 1672 het die Regering besluit om seiplekke in Valsbaai aan te bring. Die seine sou gebruik word om tekens aan verbygaande Kompanjieskepe te gee, en om die Regering betyds te waarsku teen die aankoms van vreemde skepe in Valsbaai. In Augustus van dié jaar is twee mans te perd na Valsbaai en Houtbaai gestuur om geskikte seiplekke te soek.<sup>79)</sup> Enkele dae later het hulle gerapporteer dat goeie plekke gevind is waarvandaan die

- 
- 75) E.C. Godeff-Molsbergen: Reizen in Zuid-Afrika in de Hollandse Tijd, II, p. 275; G.M. Theal: Chronicles of Cape Commanders, p. 180.
- 76) Teen die einde van die 17de eeu is die reaal deur die riksdalder vervang, wat gelykwaardig was. Een riksdalder was gelyk aan sowat 2½ gulden: Vgl. E.M. Shaw: 'n Geskiedenis van Betaalmiddels in Suid-Afrika (Suid-Afrikaanse Museum, 1956, nr. 5, p. 4); E.H.D. Arndt: Banking and Currency Development in South Africa, pp. 3 - 5.
- 77) C. 496 (II) Uitgaande Brieven: I. Goske - Bewindhebbers, 10.5.1673, p. 585; G.M. Theal: Chronicles of Cape Commanders, p. 180; E.C. Godeff-Molsbergen: Reizen in Zuid-Afrika in de Hollandse Tijd, II, pp. 13, 276.
- 78) C. 587 (I) Dagregister, 17.10.1672, p. 211.
- 79) C. 587 (I) Dagregister, 31.8.1672, p. 162.

seine gegee kon word.<sup>80)</sup> Presies waar in Valsbaai dit was, word nie vermeld nie, maar vermoedelik was dit in die omgewing van die huidige Kaappunt.

Sowat vyf maande later is Jan Cornelisz. Egmont en Hendrik van Bruijntogt opdrag gegee om met die hoeker, die Goutvincq, na die oostelike kant van Valsbaai te vaar en geskikte seinplekke te soek.<sup>81)</sup> Die opdrag het die volgende behels: Hulle moes sorg vir die oprigting van 'n vlagpaal en voorsiening maak vir 'n houtstapel met die doel om op 'n hoë plek in die berge (vermoedelik die huidige Hottentots-Hollandberge) 'n uitkykpos op te rig sodat met die verskyning van vreemde skepe die nodige tekens dadelik gegee kan word.<sup>82)</sup> Hulle is voorts gelas om noukeurig ondersoek in te stel na die diepte van Valsbaai, die riwwe en die rotse. Al die riviere wat in die baai uitmond, moes ook ondersoek word.<sup>83)</sup> Besondere aandag moes geskenk word aan 'n inham aan die oostekant wat volgens voorlopige berigte vir hoekers en kleiner vaartuie geskik sou wees. Daar moes voorts gelet word op die bodem van die inham en die beskutting wat dit teen die wind gebied het.<sup>84)</sup>

---

80) C. 587 (I) Dagregister, 1.9.1672, p. 163.

81) C. 587 (II) Dagregister, 6.2.1673, pp. 335, 337.

82) C. 495 (II) Uitgaande Brieven: I. Goske - Gesagvoerders van Goutvincq, 26.2.1673, pp. 353 - 354.

83) Resolusies van die Politieke Raad, II, 11.1.1673, p. 111.

84) C. 495 (II) Uitgaande Brieven: I. Goske - Gesagvoerders van Goutvincq, 26.1.1673, p. 352.

Op 27 Januarie 1673 het Egmont en Van Bruijntogt met die Goutvinco op hul sending uitgevaar<sup>85)</sup> en op 6 Februarie is berig ontvang dat die hoeker in 'n onbekende inham geanker het waar die water sowat vyf vadem diep was.<sup>86)</sup>

Dié inham is ondersoek<sup>87)</sup> en matrose is uitgestuur om op die duine naby die strand 'n geskikte plek te soek waar 'n vlagpaal geplant kon word.<sup>88)</sup>

Twee manne is na die berge aan die suidekant van Valsbaai gestuur om 'n uitkykpos vir die retoerskepe te soek. Ná 10 tot 12 uur se stap kon hulle geen geskikte plek vind nie, aangesien uitstaande bergpunte oral die uitsig oor die see belemmer het. Brandhout was baie skaars, terwyl die grond te klipperig was om 'n put te grawe.<sup>89)</sup>

Ná 1673 het skeepsverkeer in Valsbaai op verskeie wyses kennis van dié baai vermeerder. Op 20 Februarie 1673 het die hoeker De Grundel, wat van Batavia na Mauritius onderweg was, naby die oostelike hoek van Valsbaai gestrand.<sup>90)</sup> Die skippie die Bruijdegom is na Valsbaai gestuur om so veel as moontlik van

85) C. 587 (II) Dagregister, 27.1.1673, p. 331.

86) C. 587 (II) Dagregister, 6.2.1673, p. 336.

87) C. 587 (II) Dagregister, 9.2.1673, p. 340.

88) C. 587 (II) Dagregister, 6.2.1673, p. 336.

89) C. 587 (II) Dagregister, 9.2.1673, pp. 339 - 340.

90) C. 587 (II) Dagregister, 2.3.1673, pp. 354 - 355.

die vrag te probeer berg.<sup>91)</sup> Op 13 Maart het dié vaartuig in Valsbaai aangekom.<sup>92)</sup> Sewe mans is uitgestuur om die inhamme en die strand vir wrakstukke te fynkam.<sup>93)</sup>

†

Tydens dié tog het die Bruijdegom op 21 Maart aan die oostekant in 'n inham geanker waaraan die naam Vissebaai gegee is.<sup>94)</sup>

Hier het later 'n plekkie met die naam Vishoek ontstaan. Minder as drie jaar later het Otto van Archel, die stuurman van die Voorhout, reeds van die baai by Vishoek gepraat.<sup>95)</sup> Vishoek het waarskynlik sy naam gekry weens die oorvloed vis wat daar aangetref is.<sup>96)</sup>

Die Vishoek wat hier ter sprake is, is vandag as Gordonsbaai bekend<sup>97)</sup> en moet nie verwar word met die huidige Vishoek aan die westekant van Valsbaai nie.<sup>98)</sup>

91) C. 587 (II) Dagregister, 2.3.1673, p. 357; C. 587 (II) Dagregister, 13.3.1673, pp. 392 - 393.

92) C. 587 (II) Dagregister, 13.3.1673, pp. 392 - 393.

93) C. 587 (II) Dagregister, 1.4.1673, p. 406.

94) C. 587 (II) Dagregister, 1.4.1673, pp. 406 - 407.

95) V.C. 7 Dagregister, 1.1.1676, p. 3; C. Pettman: South African Place Names, p. 145.

96) P. Kolbe: Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop, I, p. 96; C.J. 310 Kriminele Prosesstukke, 1706, p. 292.

97) L. Fouché (red.): Dagboek van Adam Tas, p. 34, voetnoot 1.

98) O.F. Mentzel: A Geographical and Topographical Description of the Cape of Good Hope, I, p. 81.

Op 31 Desember 1675 het die Voorhout aan die oostekant van Valsbaai geanker. Die rede hieroor was die ongesteldheid van die nuwe Kaapse goewerneur, Johan Bax, wat saam met sy eggenote aan boord was. Die Regering het 'n perdewa gestuur om die Goewerneurspaar na die Kaap toe te bring.<sup>99)</sup>

Vermoedelik het Goewerneur Bax en sy vrou in Visserbaai (die huidige Gordonsbaai) aan wal gegaan waar die Voorhout herstelwerk moes ondergaan.<sup>100)</sup> Theal se stelling dat dié skip in Simonsbaai was,<sup>101)</sup> is waarskynlik foutief aangesien daar uitdruklik gesê is dat dié skip aan die "becommerlijcke oostsijde van Baaij Fals" geanker het.<sup>102)</sup>

Oor die algemeen het skepe nie in Valsbaai aangedoen nie omdat daar geen noodsaaklikheid daarvoor bestaan het nie. 'n Uitsondering in dié verband was die Kompanjie se skip die Posthoorn, wat op 11 Maart 1677 uit Holland vertrek het en naby Kaap die Goeie Hoop deur 'n storm oorval is. Op 28 Junie 1677 is berig ontvang dat dié vaartuig in Valsbaai teen die storm gaan skuiling soek het. Die boekhouer en twee matrose van dié vaartuig is

99) V.C. 7 Dagregister, 1.1.1676, p. 2.

100) V.C. 7 Dagregister, 1.1.1676, pp. 3, 11.

101) G.M. Theal: History of South Africa, III, p. 227.

102) V.C. 7 Dagregister, 1.1.1676, p. 15.

oorland na die Kaap gestuur om hul posisie aan die owerheid te verduidelik en voorrade aan te vra. Sers. Croese en die ekwipasiemeester is na die Posthoorn gestuur met die nodige versings en voorrade.<sup>103)</sup> Daar is geen aanduiding gegee presies waar die skip geanker het nie.

(c) Vroegste ekonomiese bedrywighede in Valsbaai en aan sy kus  
Vanaf omstreeks 1677 is daar betreklik gereeld aan die oostekant van Valsbaai visgevang. Kompanjieskepe wat hiervoor gebruik is, was die Posthoorn<sup>104)</sup> en die Quartel.<sup>105)</sup> Die Posthoorn het byvoorbeeld in Desember 1677 altesame 25 dae lank in Valsbaai vertoef en teruggekeer met 'n goeie vangs van tien vate vis.<sup>106)</sup>

Om visvangs in Valsbaai deur die amptenare in Hottentots-Holland aan te moedig, is in dieselfde jaar 'n visseën en klein skuit daarheen gestuur.<sup>107)</sup> Die vis moes as kos vir die Kompanjie se slawe ingesout word.<sup>108)</sup>

Visvanggeleenthede aan die westekant van Valsbaai is nie veel benut nie. Die Quartel het in Augustus 1678 in Ijselsteijnsbaai

103) C. 588 (I) Dagregister, 28.6.1677, pp. 174 - 176; C. 588 (I) Dagregister, 30.6.1677, p. 180.

104) Resolusies van die Politieke Raad, II, 22.12.1677, p. 220.

105) Resolusies van die Politieke Raad, II, 24.8.1678, p. 262.

106) C. 588 (II) Dagregister, 26.12.1677, p. 396.

107) C. 588 (I) Dagregister, 17.4.1677, pp. 116 - 117.

geanker, maar daar is berig dat die vangste teleurstellend was.<sup>109)</sup>

Die vaartuig die Zwaantjie is later gebruik om die kalk, wat die burgers aan die oostekant van Valsbaai gebrand het, na die Kaap te vervoer.<sup>110)</sup> Dit is egter gestaak nadat die burgers gekla het dat hulle te min vir die werk betaal word.<sup>111)</sup>

Landboubedrywigheide van die Kompanjie in die oostelike deel van Valsbaai het baie geld gekos en daar is besluit dat die grondliewers aan vryburgers verpag moes word wat dan hulle produkte aan die Kompanjie kan lewer.<sup>112)</sup>

Aan die westekant van Valsbaai was daar geen ontwikkeling nie. Dié deel is hoofsaaklik gebruik as weivelde vir die Kompanjie se groeiende veestapel.<sup>113)</sup>

In 1673 is daar agter die Steenberge, aan die westekant van Valsbaai, 'n veepos begin<sup>114)</sup> wat omstreeks die jaar 1744 as

109) C. 588 (II) Dagregister, 1.8.1673, p. 606.

110) V.C. 7 Dagregister, 8.12.1674, p. 295.

111) V.C. 7 Dagregister, 15.10.1674, p. 246.

112) Resolusies van die Politieke Raad, II, 31.1.1673, pp. 223 - 225; C. 500 (II) Uitgaande Brieven: S. van der Stel - Here XVII, 30.4.1684, pp. 364 - 365.

113) C. 593 Dagregister, 7.12.1689, p. 306.

114) C.G. Botha: Collected Works, II, p. 277.



Muizenberg bekend geword het.<sup>115)</sup> Die bewering dat die pos sy naam gekry het omdat die berg by Muizenberg die voorkoms van 'n muis gehad het, lyk onwaarskynlik.<sup>116)</sup> 'n Meer aanvaarbare verduideliking is dat Muizenberg sy naam te danke het aan sers. Wijnand Willem Muijs, een van die vroeë poshouders by dié vee-pos.<sup>117)</sup>

In 1678 het die vryburger Cornelis Stevensz. verlof gekry om sy skape by 'n plek met die naam Winkelder, agter die Steenberge, te laat wei.<sup>118)</sup> Volgens 'n vroeë 18de eeuse kaart was dié plek in die omgewing van die huidige Simonsbaai.<sup>119)</sup>

Soos uit die voorafgaande blyk, het Valsbaai in die eerste 25 jaar ná die stigting van 'n verversingspos aan die Kaap geleidelik bekend geraak. Die owerheid het egter geen groot belangstelling in die baai getoon nie en die aanraking was eerder die gevolg van geringe ekonomiese en landboubedrywighede in Hottentots-Holland tesame met sporadiese en dikwels toevallige skeepsverkeer in en naby Valsbaai.

---

115) C. 36 Resolutiën, 30.6.1744, p. 305.

116) C.P. Thunberg: *Travels in Europe, Africa and Asia, 1770 - 1779*, I, pp. 249, 267.

117) C.G. Botha: *Collected Works*, II, p. 281; C. Pettman: *South African Place Names*, pp. 67 - 68.

118) *Resolusies van die Politieke Raad*, II, 24.8.1678, p. 262.

119) M. 1/3317 *De Falso Baeij tonende De Caap de Goede Hoop, het Land van Caffers, Hottentots Holland*, c. 1700.

(d) Simon van der Stel en Valsbaai, 1679 - 1699

Kommandeur (van 1 Junie 1691 af goewerneur) Simon van der Stel, wat as 'n deeglike en energieke man bekend was,<sup>120)</sup> het een van die grootste enkele bydraes tot die bekendstelling van Valsbaai in die sewentiende eeu gelewer.

Van der Stel het in 1682 besluit om 'n reis na Valsbaai te onderneem. Op 10 Maart is die skeepskaptein, Mauritz, en sy stuurman, Pieter Visijagen, met twee matrose vooruit daarheen gestuur. Hulle het oorland gereis, maar twee skuite saamgeneem wat later gebruik kon word om die diepte van Valsbaai te peil.<sup>121)</sup> Die volgende dag het die Kommandeur en sy geselskap na Valsbaai vertrek. Van der Stel was voornemens om vas te stel "wat van de bequaemheijdt, streckinhg en situatie en de ware geschapenheijdt van die baij te geloven was".<sup>122)</sup>

Die besoek was egter baie vlugtig, want op 12 Maart was die Kommandeur weer terug by die Kasteel. Hy het te kenne gegee dat die baai later beter ondersoek sou word.<sup>123)</sup>

Anderhalf maand later het kommissaris Rijkloff van Goens, wat 'n ruk later aan die Kaap vertoef het, sy kommer uitgespreek oor

120) Resolusies van die Politieke Raad, III, 30.10.1687, p. 175.

121) V.C. 9 Dagregister, 10.3.1682, p. 525.

122) V.C. 9 Dagregister, 11.3.1682, p. 526.

123) V.C. 9 Dagregister, 12.3.1682, p. 526.

die onkunde wat oor die nabygeleë Valsbaai bestaan het. Hy het Van der Stel gewys op die noodsaaklikheid van 'n deeglike ondersoek van Valsbaai en opdrag gegee dat die inhamme verken moes word en 'n goeie kaart van dié baai geteken moes word. Van Goens het voorgestel dat vlagstokke op sowel die oostelike as die westelike hoek van Valsbaai opgerig word. Dit sou help dat geheime vlagseine vroeër aan die retoerskepe gegee kon word en hulle aldus betyds aangaande die toestand aan die Kaap ingelig kon word.<sup>124)</sup>

Alvorens Van der Stel aan die opdrag uitvoering kon gee, het die Europa in November 1683 in 'n gehawende toestand in Valsbaai aangekom. Die skip is deur 'n storm geteister en het erg gelek.<sup>125)</sup> Later het hy in Vischersbaai geanker.<sup>126)</sup>

Twee vaartuie, die Jupiter en die Marcurius, is met verversings en voorrade na die Europa gestuur. 'n Deel van die Europa se vrag is in dié vaartuie oorgelaai.<sup>127)</sup> Die Kommandeur het self na Valsbaai gegaan om te sorg dat alles vlot verloop.<sup>128)</sup>

Op 31 Maart 1685 het Van der Stel op 'n landtog na Valsbaai ver-

124) C. 700 Memoriën en Instructiën: R. van Goens - S. Van der Stel, 24.4.1682, pp. 425 - 426.

125) V.C. 9 Dagregister, 17.11.1683, pp. 1180 - 1187.

126) V.C. 9 Dagregister, 18.11.1683, p. 1193.

127) V.C. 9 Dagregister, 17.11.1683, pp. 1184 - 1187.

128) V.C. 9 Dagregister, 18.11.1683, p. 1193.

trek. Die doel van sy besoek was om die veepos in Hottentots-Holland te inspekteer. Hoewel hy vermoedelik langs die ooskus van Valsbaai gereis het, het geen verdere inligtinge oor die baai na vore gekom nie. Van der Stel het weer op 3 April by die fort aangekom.<sup>129)</sup> Intussen is aan Frans, 'n seun van Simon van der Stel, die reg van vrye visserye in Valsbaai verleen.<sup>130)</sup> Enkele jare later het die burgers verlof gevra om in Valsbaai naby die mond van die Eersterivier vrye visvangs te beoefen. Dit is toegestaan op voorwaarde dat vir dié voorreg inwoners van die distrik Stellenbosch, een rikdaalder aan die landdros moes betaal en diegene in die Kaapse distrik twee rikdaalders. Aansoeke in die verband moes skriftelik aan die Goewerneur gerig word.<sup>131)</sup>

Dit was eers in 1687 dat Simon van der Stel ten volle uitvoering gegee het aan die opdrag van Van Goens. Op 30 Oktober van dieselfde jaar het die Kommandeur tydens 'n vergadering van die Politieke Raad sy kommer uitgespreek oor skepe van die Kompanjie wat in Valsbaai skipbreuk gely het. Die Kommandeur was van mening dat 'n gebrek aan voldoende kennis van die baai en sy kualiteite hiertoe kon bygedra het.<sup>132)</sup> Op grond hiervan was Van

---

129) C. 591 Dagregister, 31.3.1685, p. 28; C. 591 Dagregister, 3.4.1685, p. 29.

130) Resolusies van die Politieke Raad, III, 13.12.1684, p. 99.

131) Resolusies van die Politieke Raad, III, 4.8.1687, p. 169.

132) Resolusies van die Politieke Raad, III, 30.10.1687, p. 175.

der Stel bereid om 'n deeglike opname van Valsbaai te laat doen en die ondersoek persoonlik te lei. Die galjot, Noord, sou vir dié doel gebruik word. Terselfdertyd sou daar gesoek word na 'n visryke baai sodat die Kompanjie se slawe aan die Kaap goedkoper van vis voorsien kon word.<sup>133)</sup>

Op die oggend van 9 November 1687 het Van der Stel en sy geselskap oorland op dié belangrike sending vertrek.<sup>134)</sup> Twee dae later het die Noord na Valsbaai geseil.<sup>135)</sup>

Pieter Jansz. Timmerman, skipper van die Noord, is aangesê om die skip na die westekant van die baai te bring sodat die Kommandeur en sy geselskap aan boord kon gaan. Intussen het Van der Stel en sy manne verder gegaan in die rigting van Ijsselsteijnsbaai.<sup>136)</sup> Hulle het al langs die strand in die rigting van dié baai gestap en later op drie Kompanjiesamptenare, wat met gewere gewapen was, afgekom. Hulle was verbonde aan die Kompanjie se veepos by die Steenberge en het gesê dat hulle slawe soek wat inbrake gepleeg het.<sup>137)</sup>

Die Kommandeur het na Kalkbaai teruggekeer en 'n boodskapper na die Noord gestuur om die kaptein te herinner om na die weste-

---

133) Resolusies van die Politieke Raad, III, 30.10.1687, p. 175.

134) C. 592 Dagregister, 9.11.1687, p. 586.

135) C. 592 Dagregister, 11.11.1687, p. 588.

136) C. 592 Dagregister, 15.11.1687, pp. 592 - 593.

137) C. 592 Dagregister, 15.11.1687, p. 593.

kant te kom. Die see was, so onstuimig dat die Goewerneur se bevel van die land af met seine oorgedra moes word.<sup>138)</sup>

Om sesuur die oggend van 16 November is berig ontvang dat die Noord in 'n goeie maar onbekende sandbaai in water van vier vadem diep geanker het. Die skipper is egter beveel om na Ijselsteijnsbaai te seil. Die wind het te sterk gewaai vir die Kommandeur om met 'n skuit na die Noord te vaar. Terwyl dié vaartuig in Valsbaai voor anker gelê het, het Van der Stel en sy geselskap die tyd verwyd deur vis te vang. Baie steenbrasse en 'n rogvis, wat vier manne benodig het om dit uit te trek, is gevang.<sup>139)</sup>

Op 17 November het die suidoostewind sterk begin waai en teen die aand het dit hard gereën. Ongeag die koue weer wou die Kommandeur nie tyd verspil nie. Hy het voorgestel dat hulle na Ijselsteijnsbaai moes stap.<sup>140)</sup>

'n Lid van die geselskap het Van der Stel meegedeel dat so 'n tog ruim twee uur lank sou neem en dat hulle langs 'n byna onbegaanbare roete, besaai met swaar klippe en digte bosse, sou moes stap. Van der Stel het toe van die plan afgesien.<sup>141)</sup>

138) C. 592 Dagregister, 15.11.1687, pp. 593 - 594.

139) C. 592 Dagregister, 16.11.1687, p. 596.

140) C. 592 Dagregister, 17.11.1687, p. 596.

141) C. 592 Dagregister, 17.11.1687, p. 597.

Eers op 18 November het die Noord in Ijselsteijnsbaai geanker. Volgens die kaptein het die romp van die skip baie aanpaksels gehad en dit sou beter wees om dit eers skoon te maak sodat dit beter kon seil en stuur.<sup>142)</sup>

Intussen het Van der Stel die omgewing naby Ijselsteijnsbaai verken. Die roete wat die vorige dag as onbegaanbaar beskryf is, het hy "gants gemakkelijk" gevind.<sup>143)</sup> Op grond daarvan was hy van oordeel dat daar, met geringe ontkoste en moeite, 'n wapad gemaak sou kan word. Hy het bevind dat die grond vir landbou en weiding geskik was. 'n Menigte groot en klein wild sowel as wilde voëls is daar aangetref. Volgens Van der Stel was daar genoeg vars water en brandhout beskikbaar vir skepe wat in die baai sou anker.<sup>144)</sup>

Op 19 November is begin om die kus van Ijselsteijnsbaai af tot by Kalkbaai te peil en op 'n kaart aan te bring. Dit het twee dae geneem om te voltooi.<sup>145)</sup>

Hierna het die Kommandeur aan boord die Noord gegaan en die galjot gestuur na 'n "tamelijk hoge en grote klip"<sup>146)</sup> in Ijsel-

---

142) C. 592 Dagregister, 18.11.1687, p. 597.

143) C. 592 Dagregister, 18.11.1687, p. 598.

144) C. 592 Dagregister, 18.11.1687, p. 598.

145) C. 592 Dagregister, 19.11.1687, pp. 599 - 600; C. 592 Dagregister, 20.11.1687, p. 601.

146) C. 592 Dagregister, 21.11.1687, p. 602.

steijnsbaai waarteen die water gedurig gebreek het. Die groot rots het as't ware as 'n golfbreker gedien en gehelp om die baai 'n beskutte ankerplek te maak.

Die water was hier besonder visryk en verskeie robbe is daar gevind. Op die rots was talle pikkewyne en meeue, wat so mak was dat hulle met die hand gevang kon word. Aan die kant van die rots was 'n ronde "gewulfsel"<sup>147)</sup> (spelonk of opening met boogvorminge koepel) wat groot genoeg was om skuiling aan 'n paar manne te bied. Naby die groot opening was 'n kleiner een wat sowat 'n el (ongeveer 68,5 cm) bo die water was.

Van dié rots af het Van der Stel die baai deurkruis en die diepte gemeet. Teen die aand het hy weer aan wal gegaan, hoogs tevrede met die vordering wat gemaak is.<sup>148)</sup>

Volgens Van der Stel se beskrywing van die rots is dit duidelik dat hy Noag se Ark, die bekende baken in Simonsbaai, bedoel het. Dié rots het sy naam te danke aan sy besondere voorkoms.<sup>149)</sup>

Die Kommandeur en sy geselskap het weer die visseën uitgegooi

---

147) C. 592 Dagregister, 21.11.1687, p. 602.

148) C. 592 Dagregister, 21.11.1687, p. 602.

149) Vgl. C.P. Thunberg: Travels in Europe, Africa and Asia, 1770 - 1779, I, p. 269; C. de Jong: Reizen naar de Kaap de Goede Hoop; Ierland en Noorwegen, 1791 - 1797, I, p. 58.



en twee mooi gekleurde visse gevang. Dit het vir hulle gelyk na die Europese salm (Kaapse geelbek), maar was vir hulle baie mooier. Van der Stel het opdrag gegee dat lewensgrootte tekeninge van dié visse gemaak word.

Altesame vyftien silwervisse en vyftien steenbrasse is ook gevang. 'n Skuit moes twee keer met die vis na die Noord vaar, waar dit ingesout is.<sup>150)</sup>

Op 22 November het die suidoostewind só sterk gewaai dat die galjot nie gebruik kon word nie. Intussen is voortgegaan om die strand en nabygeleë riviere en stroompies te ondersoek.<sup>151)</sup>

Die volgende dag was die see steeds baie stormagtig. Van der Stel het vasgestel dat 'n boot met die grootste veiligheid heen en weer in die beskutte Ijselsteijnsbaai kon vaar. Hy was daarvan oortuig dat dit in soortgelyke omstandighede in Tafelbaai onmoontlik sou wees.<sup>152)</sup>

Die Kommandeur het ook by dié geleentheid 'n soektog na oesters onderneem, maar dit het min opgelewer. Hy het slegs een gevind, wat goed gesmaak het.

Op 24 November was die weer gunstiger en is die Noord na die

---

150) C. 592 Dagregister, 21.11.1687, p. 603.

151) C. 592 Dagregister, 22.11.1687, p. 603.

152) C. 592 Dagregister, 23.11.1687, p. 604.

oostekant van Valsbaai gestuur. Dié vaart het egter min opgelewer. Op 'n afstand van een seemyl van die wal af was die grond baie klipperig en daar was feitlik geen veilige ankerplek vir skepe nie.<sup>153)</sup> Die Noord het daarna na Ijselsteijnsbaai teruggekeer. Die volgende dag is dié vaartuig na Kalkbaai gestuur terwyl die Kommandeur en sy geselskap oorland na dié baai gegaan het.<sup>154)</sup>

Op 26 November het Van der Stel en sy geselskap in Kalkbaai aan boord van die Noord gegaan. Hulle het na 'n eiland in Valsbaai geseil wat sowat 150 vk roede (ongeveer 0,214 ha) groot was en tussen 30 - 40 voet (10 - 13 meter) bo seevlak was.<sup>155)</sup> Op 'n afstand het hulle 'n vreeslike geskreeu gehoor, afkomstig van talle robbe, meeuë en malgasse op die eiland. Die galjot het daar naby in water van twintig vaam geanker en 'n paar matrose is met 'n bootjie daarheen gestuur. Op die eiland was so baie robbe en seevoëls dat die manne skaars kon loop. Hulle het baie van die robbe doodgeslaan en later twee robbe en ses malgasse gevang wat saam met drie mandjies eiers na die skip teruggeneem is.<sup>156)</sup>

Vanweë die stank op die eiland het Van der Stel op die Noord

---

153) C. 592 Dagregister, 24.11.1687, p. 605.

154) C. 592 Dagregister, 25.11.1687, p. 606.

155) M. 2/2 Caart en Beschryvinge van de Houtbay, Bay Fals en omleggende Landen, 1687.

156) C. 592 Dagregister, 26.11.1687, pp. 607 - 608.

gebly en homself met visvang besig gehou. Die vis was so volop dat visse uitgetrek is so vinnig as wat die lyn ingegooi is. Knorhane, rooi en gespikkelde visse het die belangrikste deel van die vangs uitgemaak. Tekeninge van die seldsame soorte vis is gemaak. Later is 'n groot haai, wat  $1\frac{1}{2}$  vaam (sowat 2,74 meter) lank was, gevang.<sup>157)</sup>

Van der Stel het nie 'n naam aan die eiland gegee nie, maar dit is baie duidelik dat dit die huidige Robeiland in Valsbaai was. Dié eiland was in die 18de eeu redelik algemeen bekend as Malegaseneiland (Malgaseiland).<sup>158)</sup> Die name "Zee-koe" eiland<sup>159)</sup> en "Duijkerseiland",<sup>160)</sup> wat op vroeë kaarte voorgekom het, het moontlik ook op die huidige Robeiland betrekking gehad.

Dié eiland was die laaste gebied in Valsbaai wat Van der Stel tydens sy inspeksie van November 1687 ondersoek het. Hy en sy geselskap het daarna oorland na die Kaap teruggekeer, terwyl die Noord op 29 November in Tafelbaai aangekom het.<sup>161)</sup>

157) C. 592 Dagregister, 26.11.1687, p. 608.

158) A. Sparman: Reize naar de Kaap de Goede Hoop, I, p. 29; C. de Jong: Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, Ierland en Noorwegen, 1791 - 1797, I, p. 31; C.P. Thunberg: Travels in Europe, Africa and Asia, 1770 - 1779, I, p. 269.

159) M. 3/340 Nieuwe Naauwkeurige Land-en-Zee-kaart van het Voornaamste Gedeelte der Kaffersche Kust.

160) M. 1/988 Skets van Valsbaai, 1740.

161) C. 592 Dagregister, 29.11.1687, p. 610.

Van der Stel het na aanleiding van sy inspeksie 'n vollediger kaart van Valsbaai laat teken. Die kaart,<sup>162)</sup> (tussen pp. 73 - 74) waarop ook heelwat aantekeninge verskyn, het behoue gebly. Die aantekeninge bestaan hoofsaaklik uit instruksies wat skippers in staat sou stel om Valsbaai veilig binne te seil. Hierdie instruksies kan beskou word as die eerste omvattende riglyne vir skippers wat Valsbaai wou binnevaar.

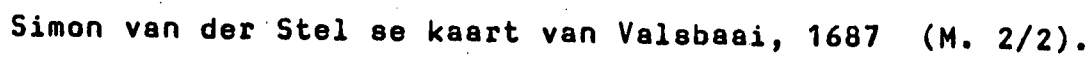
Volgens die instruksies was daar naby Kaappunt 'n groot, swart rots (blykbaar die huidige Blaasbalkrots) waarteen die water gedurig gebreek het. Sowat 'n seemyl aan bakboordkant was daar nog 'n groot rots (Dias-rots). Skepe kon veilig tussen die twee rotse deurvaar, maar moes nie in water van vlakker as nege vaam aan die kus kom nie.

Nadat nog 'n groot rots (vermoedelik Penguin Rock) verbygeseil is, kon Valsbaai in 'n noordelike rigting binnegevaar word. Sowat vyf seemyl verder is die kenmerkende groot rots (Noag se Ark) aangetref.

Hiervandaan kon skippers in 'n noordwestelike rigting die baai binnevaar en in water van sewe tot agt vaam diep 'n veilige

---

162) M. 2/2 Caart en Beschryvinge van de Houtbay, Bay Fals en Omleggende Landen, 1687.



as Simonsbaai verwys het - die eerste keer dat dié naam gebruik is.<sup>166)</sup> Hy was waarskynlik persoonlik vir die naamgewing van die baai, na homself vernoem, verantwoordelik.<sup>167)</sup>

As Van der Stel se beskrywing van Ijselsteijnsbaai en omgewing soos in die Dagregister opgeteken, vergelyk word met die aantekeninge oor Simonsbaai op sy kaart, is dit duidelik dat hy met dié twee name dieselfde baai bedoel het. Volgens die maklik herkenbare geografiese bakens wat hy uitwys, was dié baai die huidige Simonsbaai.

Vroeë kaarte waarop die naam Ijselsteijnsbaai voorkom, dui dié baai aan op dieselfde plek as die huidige Simonsbaai.<sup>168)</sup> Op geen oorspronklike kaart kom die naam Simonsbaai en Ijselsteijnsbaai saam voor nie.

Die vroeë reisiger Peter Kolbe het op 'n kaart die huidige Simonsbaai aangetoon as "Esselsteinsbaai" of "Kalkbaai".<sup>169)</sup> Naby

166) Vgl. A.J. Böeseken: Simon van der Stel en sy Kinders, p. 66.

167) Vgl. M. 2/2 Kaart en Beschrijvinge van de Houtbay, Bay Fals en Omleggende Landen, 1687 met C. 502 Uitgaande Brieven: S. van der Stel - Here XVII, 26.4.1688, p. 42; en C. 592 Dagregister, 18.11.1687, p. 598; G.M. Theal: History of South Africa, III, p. 327; A.J. Böeseken: Simon van der Stel en sy Kinders, p. 66.

168) M. 1/1162 Kaart van de Kaap der Goede Hoop. Datum onvermeld; M. 3/340 Nieuwe Naauwkeurige Land-en-Zee-kaart van het voornaamste Gedeelte der Kaffersche Kust. Datum onvermeld.

169) Kaarte van de Colonie van de Kaap (P. Kolbe: Naauwkeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop, I, tussen pp. 68 - 69).

Ijselsteijnsbaai het hy 'n "kalk oven" aangetoon. Kolbe, geneig tot onnaukeurigheid,<sup>170)</sup> het klaarblyklik in die verband 'n fout begaan deur die naam Kalkbaai te koppel met die kalkoond wat hy op sy kaart in Ijselsteijnsbaai geplaas het.

Die enigste kaart waarop die name Ijselsteijnsbaai en Simonsbaai saam voorkom, is op 'n samegestelde kaart in Eric Walker se Historical Atlas of South Africa. Ijselsteijnsbaai word hier aangetoon waar die huidige Vishoek is.<sup>171)</sup>

Dit wil voorkom of die samestellers van die Atlas in hierdie geval beïnvloed is deur Von Breitenbach en Wittebol se rapport en die verwarring wat ontstaan het ná die vroeë ondersoekers se identifikasie van Ijselsteijnsbaai.

Nadat Kommandeur Van der Stel in 1687 sy doopnaam aan Simonsbaai gegee het, het die naam Ijselsteijnsbaai in al sy variasies mettertyd verdwyn. Simonsbaai het sy naam tot vandag toe behou. Dit is gepaste eer aan 'n man wat meer as enigeen voor hom gedoen het om Valsbaai bekend te stel en daarvoor gesorg het dat die naam Simonsbaai op die landkaart verskyn.

Terug in die Kaap, het Van der Stel aan die Here XVII geskryf

---

170) Op sy kaart is byvoorbeeld ook Viessershoek en Rondebos geografies heeltemal verkeerd geplaas, terwyl Rustenburg met die naam "Rust en Werk" aangedui word.

171) A. Walker: Historical Atlas of South Africa, map 5.

dat die geluk hom getref het om in Valsbaai "een schoone en welgelegen plaats te ontdekken alwaer 14 a 15 schepen als in de versekerste haven (Simonsbaai) der wereld sonder anker of touw kan leggen".<sup>172)</sup> Hy het ook die beskikbaarheid van vars water, volop vis, wild en brandhout onder die Bewindhebbers se aandag gebring. Saam met sy brief het hy 'n kaart gestuur.<sup>173)</sup>

Die Here XVII was baie ingenome met die goeie landingsplek wat Van der Stel in Valsbaai gevind het. Volgens hulle sou dié hawe in oorlogstyd baie waardevol wees, en kon dit as verversingsplek gebruik word. Op grond hiervan het hulle die Kommandeur gevra om meer besonderhede oor die baai aan te stuur.<sup>174)</sup>

Gedurende die volgende paar jare is baie min van Valsbaai en Simonsbaai verneem. Dit was eers in Junie 1696, met die aankoms van die fluitskip Swaagh in Valsbaai, dat die gebied weer amptelik aandag gekry het.<sup>175)</sup> Dié skip het naby "Visschershoek"<sup>176)</sup> anker gegooi. Later het dit na Simonsbaai gevaar, waar verver-

172) C. 502 Uitgaande Brieven: S. van der Stel - Here XVII, 26.4.1688, p. 42.

173) C. 502 Uitgaande Brieven: S. van der Stel - Here XVII, 26.4.1688, p. 42.

174) C. 417 (III) Inkomende Brieven: Here XVII - S. van der Stel, 30.9.1689, p. 776.

175) C. 595 Dagregister, 1.6.1696, pp. 206 - 207.

176) C. 595 Dagregister, 1.6.1696, p. 206.



sings aan boord geneem is.<sup>177)</sup> Simonsbaai is binnegevaar aangesien daar vermoed is dat die Franse dalk die Kaap verower het. 'n Paar matrose is oorland Kaap toe gestuur om seker te maak dat dié nedersetting nie in vreemde hande geval het nie.<sup>178)</sup>

Die voorval het daartoe aanleiding gegee dat die Raad van Indië in Batavia aan kommandeur Klaas Bichon en die ervare skeepskaptein Jakob Jobbe opdrag gegee het om Valabaai weer deeglik te laat ondersoek.<sup>179)</sup> Van der Stel het egter daarop gewys dat die suidoostewind in die somermaande só erg in Valabaai gewaai het dat die ondersoek op daardie tydstip nie uitgevoer kon word nie.<sup>180)</sup>

'n Paar maande voordat Van der Stel sy pligte as Goewerneur neergelê het, het die Raad van Indië aan hom geskryf en sy teleurstelling uitgespreek dat die opdrag nog nie uitgevoer is nie.<sup>181)</sup>

177) C. 505 Uitgaande Brieven: S. van der Stel - Raad van Indië, 18.6.1696, p. 122.

178) C. 595 Dagregister, 1.6.1696, p. 207; C. 505 Uitgaande Brieven: S. van der Stel - Raad van Indië, 18.6.1696, p. 122.

179) C. 423 (IV) Inkomende Brieven: Raad van Indië - K. Bichon, 30.11.1697, pp. 1125 - 1126.

180) C. 423 (IV) Inkomende Brieven: Raad van Indië - K. Bichon, 18.2.1698, p. 1127.

181) C. 423 (IV) Inkomende Brieven: Raad van Indië - S. van der Stel, 6.12.1698, pp. 1109 - 1110.

(e) W.A. van der Stel en Valsbaai, 1699 - 1708

Kort nadat Wilhem Adriaen van der Stel in Februarie 1699 sy vader as die nuwe Goewerneur aan die Kaap opgevolg het, het die Politieke Raad besluit om uitvoering te gee aan die opdrag om Valsbaai beter te verken. Kommissaris Daniël Heyns, wat toe aan die Kaap was, goewerneur W.A. van der Stel, die twee raadslede, Willem Corssenaar en Jacobus Cruse, en twee skippers van die retoervloot, Joost Claarbout en Evert Doetis, asook die skout-by-nag, Govert van Vlierden, is op 21 Februarie 1699 aangewys om dié ondersoek te behartig.<sup>182)</sup>

Vir die eerste keer is die moontlikheid ook geopper dat die Kompanjie se skepe dalk veiliger in Valsbaai kan anker as in Tafelbaai.<sup>183)</sup>

Die ekspedisie het op 26 Februarie met waens uit die Kaap vertrek, maar die eerste dag nie ver gevorder nie. Die volgende oggend vroeg het hulle die tog voortgesit tot by die sogenaamde Sandvallei, waar hulle deur 'n steil berg (vermoedelik die berg naby Muizenberg) gestuit is. Hiervandaan was die roete so onbegaanbaar dat hulle meestal te voet moes reis. Die waens is met groot moeite oor die los klippe getrek. Later het die berg só steil geword dat die geselskap nie verder kon vorder nie. Daar is toe besluit om naby die strand tente op te slaan.

---

182) Resolusies van die Politieke Raad, III, 21.2.1699, p. 334 en 10.3.1699, p. 335.

183) V.C. 15 Dagregister, 21.2.1699, p. 48.

Die suidoostewind het in daardie stadium so sterk gewaai dat die vaartuig, wat uit die Kaap gestuur is om met die ondersoek te help, tevergeefs geprobeer het om 'n onbekende baaitjie binne te vaar.<sup>184)</sup> Teen 28 Februarie het die wind steeds sterk gewaai en weinig kon ter see uitgerig word.

Intussen het Van der Stel en sy geselskap 'n vallei ten weste van die kamp verken, maar die ondersoek het nie veel opgelewer nie. Hulle het min vars water gevind, terwyl syferwater een Hollandse myl (sowat 7,2 km) ver na die strand gedra moes word. Die brandhout was nouliks genoeg om 'n enkele retoerskip te voorsien, terwyl die grond nie vir tuinbou geskik was nie. Hiermee was die hele ondersoek afgehandel. Op 1 Maart het die geselskap na die fort teruggekeer, terwyl die vaartuig onverrigter sake na Tafelbaai teruggevaar het.<sup>185)</sup>

Na aanleiding van hierdie inspeksiereis is aan die Politieke Raad gerapporteer dat Valsbaai hoogstens vir 'n paar skepies geskik sou wees. 'n Retoervloot sou moeilik van verversings voorsien kon word, terwyl die bedrieglike bodem 'n gevaar vir die skepe ingehou het.<sup>186)</sup> 'n Verslag van dié bevindinge is aan die

---

184) V.C. 15 Dagregister, 1.3.1699, pp. 65 - 66.

185) V.C. 15 Dagregister, 1.3.1699, pp. 66 - 68.

186) Resolusies van die Politieke Raad, III, 10.3.1699, p. 336.

Bewindhebbers gestuur.<sup>187)</sup>

Op grond van dié rapport het die Raad van Indië kort daarna bekend gemaak dat Valsbaai in die winter "gansch ondienstigh en onbequaam" is.<sup>188)</sup>

Vrae ontstaan egter oor die deeglikheid van dié ondersoek. Vergeleke met ander ondersoeke, wat 'n paar weke lank geduur het, is die betrokke ondersoek slegs in drie dae voltooi. Die indruk word gewek dat Heyns en Van der Stel nooit verder as Kalkbaai gekom het nie. Gure weer wat ondervind is, het ook die ondersoek bemoeilik. Dit kan aanvaar word dat dié negatiewe verslag baie daartoe bygedra het om die ingebruikneming van Valsbaai en Simonsbaai te vertraag.

Die Bewindhebbers het hierna voorlopig belangstelling in Valsbaai verloor. Dit het Goewerneur Van der Stel die kans gebied om 'n eie visvangsonderneming te begin en die baai se visrykheid persoonlik te benut. Dat daar in die verband baie moontlikhede was, blyk uit die groot getal visse, en verskeidenheid van vissoorte, wat in Valsbaai aangetref is. Die volopste vissoorte was Steenbras en Stompneus,<sup>189)</sup> terwyl Romanrots, in Simonsbaai,

---

187) C. 506 Uitgaande Brieven: W.A. van der Stel - Bewindhebbers 21.3.1699, p. 208.

188) C. 424 (II) Inkomende Brieven: Raad van Indië - W.A. van der Stel, 23.11.1699, p. 525.

189) F. Valentyn: Oud en Nieuw Oost Indien, V, stuk 2, (Beschrijving van Kaap der Goede Hoope) p. 116.

sy naam gekry het vanweë die groot skole van dié vissoort wat daar aangetref is.<sup>190)</sup> Volgens Kolbe was die visoorvloed in Valsbaai so groot dat "men byna het gantsche land daar mede zoude voorzien".<sup>191)</sup> Hy was teenwoordig waar daar by een geleentheid ongeveer 1 200 groot steenbrasse in die net gevang is. By 'n ander geleentheid was die vangs só groot dat dit 'n wvrag uitgemaak het wat moeilik deur agt osse getrek kon word.<sup>192)</sup> Die visrykste plek in Valsbaai was die destydse Vishoek (vandag Gordonsbaai), aldus Kolbe.<sup>193)</sup>

Met die oog op sy visvangbedrywighede het goewerneur W.A. van der Stel teen die begin van die 18de eeu vir hom 'n groot vis-huis by die destydse Vishoek laat bou. Hy het 'n boot gehad, beman deur 'n kwartiermeester en matrose, wat gereeld vir sy slawe visgevang het.<sup>194)</sup>

Frans van der Stel, die Goewerneur se broer, het ook later vir hom hier 'n vishuis opgerig. Saam het die twee broers die vis-

190) C. de Jong: Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, I, p. 32.

191) P. Kolbe: Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop, I, p. 95.

192) P. Kolbe: Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop, I, p. 95.

193) P. Kolbe: Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop, I, p. 96; F. Valentyn: Oud en Nieuw Oost Indien, V, stuk 2. (Beschrijving van Kaap der Goede Hoope), p. 33.

194) P. Kolbe: Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop, I, p. 96; C.J. 310 Kriminele Prosesstukke, 1706, p. 292.

waters in Valsbaai gemonopoliseer.<sup>195)</sup> Frans van der Stel se knegte het by geleentheid vryburgers wat ook dáár probeer visvang het, met stokke verdryf.<sup>196)</sup> Later kon die burgers slegs in Tafelbaai die vrye visvangs beoefen.<sup>197)</sup>

Intussen het oud-goewerneur Simon van der Stel by Kalkbaai 'n vissery begin.<sup>198)</sup> Sy invloed het aansienlik toegeneem deurdat die hele gebied aan die Steenberge op 1 Februarie 1700 lewenslank aan hom toegeken is. Hy het die reg gekry om sy vee daar te laat wei, te ploeg, te saai en te jag.<sup>199)</sup>

Goewerneur W.A. van der Stel se monopolistiese bedrywighede in Valsbaai was slegs nog 'n aspek van sy administrasie wat hom in botsing met die vryburgers gebring het. Nadat ernstige besware teen hom ingebring is, is hy gedwing om in 1708 na Nederland terug te keer.<sup>200)</sup> Die vissery wat hy in Vishoek gehad het, het hierna vinnig agteruitgegaan en enkele jare later is dit as 'n

---

195) P. Kolbe: *Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop*, I, p. 96; A.J. Böeseken: *Simon van der Stel en sy Kinders*, p. 188.

196) C.J. 310 *Kriminele Prosesstukke*, 1706, p. 292.

197) P. Kolbe: *Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop*, I, p. 96.

198) P. Kolbe: *Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop*, I, p. 96.

199) R.L.R. *Oude Wildschutte Boeken*, 1.2.1700, p. 138.

200) A.J. Böeseken: *Simon van der Stel en sy Kinders*, p. 203.

afgeleë en afgesonderde plek beskryf.<sup>201)</sup> Die burgers is daarna toegelaat om in Valsbaai vis te vang en gesoute vis aan die Kompanjie se slawe te lewer.<sup>202)</sup>

Teen die einde van die Van der Stels se bewindstydperke het die owerheid aansienlik meer kennis van Valsbaai gehad. Trouens, vir die eerste keer het die Kaapse regering beskik oor 'n deeglike opname van Valsbaai waaruit die voordele van die veilige en beskutte Simonsbaai deeglik geblyk het. Aangesien daar egter weinig of geen motivering bestaan het om Simonsbaai as hawe te gebruik nie is daar slegs voortgegaan om die visrykheid van Valsbaai te eksploiteer.

---

201) C. 14 Resolusiën, 24.1.1720, p. 352.

202) Resolusies van die Politieke Raad, III, 11.3.1710, p. 156.

## HOOFSTUK III

### SIMONSBAAI WORD DIE WINTERHAWE: 1742

#### (a) Aanleidende oorsake

Die Kompanjie het gedurende die eerste dekades ná die stigting van die nedersetting aan die Kaap min belangstelling in Simonsbaai getoon. Verskeie faktore het egter gesamentlik daartoe bygedra dat die baai gedurende die jare veertig van die agtiende eeu op 'n permanente grondslag as winterhawe in gebruik geneem is.

Die eerste van hierdie faktore was die vrees dat Simonsbaai moontlik in die hande van vreemde moondhede sou kon val.

Die gevaar dat die Kaap moontlik deur 'n vreemde moondheid beset kon word, is reeds in 1661 deur Jan van Riebeeck besef.<sup>1)</sup> In 1666 het Kommandeur Zacharias Wagenaar ook gewaarsku dat Valsbaai beheers moet word om te voorkom dat 'n vreemde moondheid die baai beset.<sup>2)</sup>

In 1696 is die strategiese waarde van Simonsbaai goed besef deurdat die Kompanjie se skip Swaagh veilig in dié baai kon

---

1) Jan van Riebeeck: Dagregister, III, 5.4.1661, pp. 356 - 357.

2) C. 700 Memoriën en Instructiën: Z. Wagenaar - Bewindhebbers, 24.9.1666, pp. 219 - 220.



anker terwyl oorland ondersoek ingestel is na 'n gerug dat die Kaap in vreemde hande sou geval het.<sup>3)</sup>

Eers op Sondag, 19 Augustus 1725, het 'n voorval plaasgevind wat die Kompanjie laat beseef het hoe noodsaaklik dit was om Simonsbaai te beheer. 'n Vreemde skip het op dié dag Valsbaai ongemerk binnegevaar en in Simonsbaai geanker.<sup>4)</sup>

Die Kaapse owerheid was baie ontsteld oor die feit dat die skip Valsbaai gedurende die nag binnegevaar het en dat die bemanning skynbaar sonder moeite die veiligste ankerplek gevind het.<sup>5)</sup> Op grond hiervan het die Regering tot die gevolgtrekking gekom dat die skip se bemanning met Simonsbaai en sy voordele vertrouwd was.<sup>6)</sup>

Daar is vermoed dat die vreemdelinge seerowers of 'n vyandige Engelse skip was. Gevolglik is die vaandrig, Johan Thobias Rhenius, dadelik met vyftig soldate, waaronder twee sersante, twee korporaa's en 'n tromslaner, na Valsbaai gestuur met die

---

3) C. 505 Uitgaande Brievē: S. van der Stel - Raad van Indië, 18.6.1696, p. 122.

4) C. 20 Resolusiēn, 19.8.1725, p. 147; C. 20 Resolusiēn, 20.8.1725, p. 150.

5) C. 515 (II) Uitgaande Brievē: J. de la Fontaine - Raad van Indië, 22.8.1725, p. 1384; C. 608 Dagregister, 19.8.1725, p. 179.

6) C. 342 Attestatiēn, 21.8.1725, p. 375.

opdrag om die nasionaliteit van die skip vas te stel en om, indien nodig, die baai te verdedig.<sup>7)</sup> Terselfdertyd moes die landdros van Stellenbosch, Marthinus Berg, toesien dat geen vreemdelinge aan die Hottentots-Holland-kant van Valsbaai aan wal kom nie.<sup>8)</sup>

Nadat verneem is dat bemanningslede van die skip in Simonsbaai aan land gegaan het, het Rhenius versterkings uit die Kaap aangevra. Sowat 25 gewapende burgers is gestuur om die kuslyn te patrolleer en hom by te staan.<sup>9)</sup>

Twee lede van die skip se bemanning is gevange geneem en na die Kaap geleide gedoen. By hulle is vasgestel dat die skip se naam Great Alexander was en dat hy onder die Engelse vlag gevaar het. Die skip het 26 kanonne gehad en die naam van die gesagvoerder was kaptein Peter Dunn.<sup>10)</sup>

In die loop van die volgende paar dae het teenstrydige berigte oor die Great Alexander die Kaap bereik en dit het die spanning laat toeneem. Die Regering moes egter kalm optree, want 'n oor-

---

7) C. 20 Resolusiën, 19.8.1725, p. 148; C. 608 Dagregister, 19-20.8.1725, pp. 179 - 182.

8) C. 20 Resolusiën, 20.8.1725, pp. 152 - 153; C. 515 (II) Uitgaande Brieven: J. de la Fontaine - J.I. Rhenius, 20.8.1725, p. 1377.

9) C. 608 Dagregister, 20.8.1725, p. 182.

10) C. 608 Dagregister, 21.8.1725, p. 184.

haastige besluit kon maklik daartoe lei dat betrekkinge met ander Europese nasies in die gedrang kom of geskaad word.<sup>11)</sup>

Die Politieke Raad het besluit om die situasie goed dop te hou. Al was die vreemde besoeker geen seerowerskip nie, kon hy moontlik iets in die mou voer wat gevaar ingehou het.<sup>12)</sup> Gevolglik is geen verversings, water of brandhout aan die skip verskaf nie.<sup>13)</sup>

Moontlike konfrontasie is vermy deurdat die Great Alexander op 22 Augustus net so skielik en geheimsinnig as wat dit gekom het, weer uit Valsbaai vertrek het.<sup>14)</sup> Die skepe in Tafelbaai is nogtans gereed gehou vir enige gebeurlikheid,<sup>15)</sup> terwyl Rhenius en sy manskappe opdrag gekry het om nog agt dae lank die Valsbaai-kus te patrolleer.<sup>16)</sup>

Die Great Alexander-insident het duidelik getoon hoe belangrik dit was dat die Kompanjie Simonsbaai moet beheer en hoe gevaarlik

---

11) C. 515 (II) Uitgaande Brievien: J. de la Fontaine - Raad van Indië, 22.8.1725, p. 1387.

12) C. 20 Resolutiën, 21.8.1725, p. 158.

13) C. 515 (II) Uitgaande Brievien: J. de la Fontaine - J.T. Rhenius, 22.8.1725, p. 1381.

14) C. 608 Dagregister, 22.8.1725, p. 187.

15) C. 20 Resolutiën, 23.8.1725, p. 163.

16) C. 515 (II) Uitgaande Brievien: J. de la Fontaine - J.T. Rhenius, 23.8.1725, p. 1395.

dit kon wees as 'n vreemde moondheid in dié nabygeleë baai 'n vastrapplek sou kry.<sup>17)</sup>

Die groot aantal strandings in Tafelbaai en die verlies aan menselewens, skepe en vrag wat daarmee gepaard gegaan het, was een van die belangrikste enkele faktore wat die N.O.I.K. genoodsaak het om met nuwe oë na Simonsbaai te kyk. Om die omvang en erns van die probleem te begryp, is dit noodsaaklik om die strandings in Tafelbaai deeglik in oënskou te neem.

Tafelbaai was 'n noodsaaklike en belangrike hawe vir die skepe van die Kompanjie. Die skeepsverkeer om die Kaap het in die loop van die sewentiende eeu aansienlik toegeneem en tussen die jare 1672 - 1700 het altesame 967 Hollandse skepe Tafelbaai aangedoen.<sup>18)</sup>

Skeepskapteins het vroeg reeds bedenkinge uitgespreek oor die veiligheid van Tafelbaai in die wintertyd, maar van owerheidsweë was daar weinig reaksie.<sup>19)</sup>

In 1692 het die eerste groot ramp die Kompanjie se vloot in Tafelbaai getref. Op 4 Junie het die noordwestewind sterk begin

---

17) C. 128 Bijlagen tot Resolusiën, 30.11.1726, pp. 356 - 357.

18) G.M. Theal: History of South Africa, III, p. 371.

19) C. 410 (I) Inkomende Brieven: Bewindhebbers - J. van Riebeeck, 21.8.1660, p. 31.

waai en verskeie skepe in die baai het in gevaar verkeer. Die Vliegende Visch het agter Robbeneiland skuiling gevind, maar die Hoogergeest, Goeie Hoop en die Engelse skip, Orange, se ankertoue het losgeruk en hulle het in Tafelbaai gestrand.<sup>20)</sup> Ander retoerskepe in die baai is deur die storm beskadig, maar het behoue gebly.<sup>21)</sup>

Goewerneur Simon van der Stel was erg ontsteld oor die ramp. Ondanks die gure weer en koue het hy persoonlik na die strand gegaan om hulp te verleen en die omvang van die skade vas te stel.<sup>22)</sup> Hy het die Independent Fiskaal opdrag gegee om ondersoek in te stel of die kapteins van die gestrande skepe moontlik nalatig was.<sup>23)</sup>

Vir die Here XVII was die verlies van menselewens, skepe en vrag 'n onverhaalbare verlies.<sup>24)</sup>

Hierna is beweer dat die gevaar groter was dat 'n retoerskip in Tafelbaai kon strand, aangesien die lang seereis die ankertoue

20) V.C. 12 Dagregister, 4-5.6.1692, p. 812.

21) V.C. 12 Dagregister, 13.6.1692, pp. 828 - 829.

22) V.C. 12 Dagregister, 5-6.6.1692, pp. 812, 815.

23) C. 503 Uitgaande Brieven: S. van der Stel - Here XVII, 22.6.1692, p. 364.

24) C. 420 (II) Inkomende Brieven: Here XVII - S. van der Stel, 28.11.1692, p. 629.

verswak het en ingeval van 'n storm, die skip minder weerbaar was.<sup>25)</sup>

Retoerskepe was langer aan die stormweer in Tafelbaai blootgestel, aangesien daar dikwels gewag moes word vir genoeg skepe om in 'n konvooi verder te seil. Soms is 'n retoerskip tot twee maande lank in Tafelbaai vertraag.<sup>26)</sup> Volgens goewerneur Van der Stel is die retoerskepe egter nie onnodig aan die Kaap vertraag nie. Siekte onder die bemanning, gure weer en teenwinde het die vertrek van die skepe aansienlik beïnvloed.<sup>27)</sup>

Nouliks vyf jaar later het die ongeluk weer die Kompanjie se retoervloot in Tafelbaai getref. Op 23 Mei 1697 het 'n heilige storm losgebars en die sterk noordwestewind het verskeie skepe se ankertoue gebreek. Die Waddingsveen en die Oosterland het vergaan, terwyl 26 kleiner vaartuie gestrand het.<sup>28)</sup> Die ramp sou erger gewees het as die offisiere op die ander skepe in die baai nie betyde voorsorgmaatreëls teen die stranding van hulle vaartuie getref het nie.<sup>29)</sup>

---

25) P. Kolbe: *Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop*, I, pp. 369 - 370.

26) P. Kolbe: *Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop*, I, p. 370.

27) C. 504 *Uitgaande Brieven*: S. van der Stel - Here XVII, 14.4.1694, p. 535.

28) C. 596 *Dagregister*, 23.5.1697, 24.5.1697, pp. 139 - 143.

29) C. 505 *Uitgaande Brieven*: S. van der Stel - Raad van Indië, 11.6.1697, p. 569.

Die blaam vir die strandings is geplaas op skeepskapteins wat nie ten volle op die hoogte was van die weersomstandighede in die Kaap nie, maar die vernaamste enkele oorsaak was ongetwyfeld die stormsterkte noordwestewind.<sup>30)</sup> Ten einde die strandingsgevaar in Tafelbaai te verminder, het Simon van der Stel voorgestel, dat skepe wat van Batavia af vertrek só moes reis dat hulle die Kaap teen die einde November of middel Desember bereik,<sup>31)</sup> d.w.s. gedurende die somermaande wanneer die noordwestewind nie gewaai het nie.

Die strandings van 1722 was h nog groter ramp. h Hewige storm het veroorsaak dat vyf van die retoerskepe, t.w. die Rotterdam, Standvastigheid, Soetigheid, Schotselorréndraijer en Lakenman, twee kleiner vaartuie, en drie Engelse skepe op 17 Junie in Tafelbaai gestrand het.<sup>32)</sup> Meer as 600 mense het verdrink.<sup>33)</sup>

Van die vrag wat verlore gegaan het, was waardevolle geldkiste vol silwerstawe.<sup>34)</sup> Artikels van die Kompanjie wat op die strand uitgespoel het, moes deur soldate bewaak word nadat baie mense

---

30) P. Kolbe: *Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop*, I, pp. 363, 365, 367.

31) C. 505 *Uitgaande Brieven*: S. van der Stel - Raad van Indië, 11.6.1697, p. 576.

32) C. 604 *Dagregister*, 17.6.1722, p. 996.

33) C. 604 *Dagregister*, 18.6.1722, p. 1003.

34) C. 17 (I) *Resolutiën*, 20.6.1722, p. 105; C. 604 *Dagregister*, 21.6.1722, p. 1012.

strandroef gepleeg het.<sup>35)</sup> By dit alles is die geldelike las van die Kompanjie vererger deurdat hy genoodsaak was om kosgeld te betaal aan die bemanningslede wat die ramp oorleef het.<sup>36)</sup> 'n Nuwe vaartuig moes ook uit Holland gestuur word ter vervanging van die gestrande Amij, wat aan die Kaap vir noodsaaklike dienste gebruik is.<sup>37)</sup>

Aan die Kaap en in Holland was daar ernstige kommer oor die jongste terugslag wat die Kompanjie getref het.<sup>38)</sup> Nuwe voorstelle is aan die hand gedoen om die retoerskepe in Tafelbaai te beveilig. Aangesien vermoed is dat ou ankers in die baai die ankertoue van die skepe beskadig het,<sup>39)</sup> het die Bewindhebbers opdrag gegee dat die ankers opgediep moet word.<sup>40)</sup>

Die Politieke Raad het dadelik opgetree en die ekwipasiemeester, Cornelis Valk, gelas om die taak uit te voer. Hy moes elke

---

35) C. 17 (I) Resolusiën, 20-23.6.1722, pp. 106 - 108, 110 - 111.

36) C. 17 (I) Resolusiën, 30.6.1722, p. 115.

37) C. 17 (I) Resolusiën, 7.7.1722, pp. 122 - 123.

38) C. 513 (IV) Uitgaande Brieven: M.P. de Chavonnes - Here XVII, 15.7.1722, p. 1029; C. 439 Inkomende Brieven: Bewindhebbers - M.P. de Chavonnes, 14.12.1722, p. 554.

39) C. de Jong: Reizen naar Kaap de Goede Hoop, 1791 - 1797, I, p. 30.

40) C. 439 Inkomende Brieven: Bewindhebbers - M.P. de Chavonnes, 2.3.1723, p. 608.



maand 'n skriftelike verslag oor sy vordering inlewer.<sup>41)</sup> Met hierdie plan is lank volgehou en later is selfs van Engelse duikers gebruikgemaak.<sup>42)</sup> Die owerheid aan die Kaap was tevrede dat dié gevaar op hierdie wyse heeltemal uitgeskakel is.<sup>43)</sup>

Digte mis in Tafelbaai het ook 'n ernstige bedreiging vir die skepe ingehou. Om te verhoed dat die skepe in mistige weer op die strand loop en om die skippers te help om hul posisie te bepaal, het die Politieke Raad in 1723 opdrag gegee dat 'n kanonskoot met tussenposes afgevuur word. Dit moes deur skepe in die baai beantwoord word. Snags moes skepe in die baai 'n fakkel op die agterstewe aanbring om naderende skepe te waarsku.<sup>44)</sup>

Dié veiligheidsmaatreëls het nie veel nut gehad nie. As dit bewolk was, was die fakkel nie sigbaar nie, terwyl die tierende wind gewoonlik die kanonskoot onhoorbaar gemaak het.<sup>45)</sup>

Die gerug dat Tafelbaai vlakker en onveiliger geword het weens die sand wat gedurig in die baai gewaai het, het die Bewindheb-

41) C. 18 (I) Resolusiën, 11.5.1723, pp. 173 - 175.

42) C. 23 Resolusiën, 18.3.1728, p. 64.

43) C. 518 (I) Uitgaande Brieven: P.G. Noodt - Bewindhebbers, 5.4.1728, p. 414.

44) C. 18 (I) Resolusiën, 24.8.1723, pp. 295 - 296.

45) P. Kolbe: Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop, I, p. 369.

bers ook tot optrede aangespoor. In 1723 het die Here XVII die Kaapse Goewerneur opdrag gegee om die sandduine naby die baai behoorlik te beplant.<sup>46)</sup>

In 1725 het die owerheid vir die eerste keer ook die moontlikheid oorweeg om 'n hawehoof in Tafelbaai te bou ter beveiliging van die Kompanjie se skepe.<sup>47)</sup>

Al die voorsorgmaatreëls en planne het geen bevredigende oplossing gebied nie. Op 3 Julie 1728 het dieselfde treurige verhaal hom weer in Tafelbaai afgespeel. In 'n verwoestende storm het die retoerskepe Middenrak, Haarlem en Stabroek vergaan. Al 75 mense aan boord van die Middenrak het verdrink<sup>48)</sup> en slegs sestien van die 107 mense op die Haarlem kon gered word.<sup>49)</sup> Soos in die geval met die vorige skeepsrampe het die Kompanjie weer groot verliese gely.

Die strandings van 1728 het 'n tweërlei reaksie tot gevolg gehad. Daar was 'n verskerpte optrede om alles in die stryd te werp om

46) A. Sparman: Reize naar de Kaap de Goede Hoop, 1772 - 1776, I, p. 25; C. 439 Inkomende Brieven: Bewindhebbers - M.P. de Chavonnes, 2.3.1723, p. 611.

47) C. 440 Inkomende Brieven: Bewindhebbers - J. de la Fontaine, 28.9.1725, p. 578.

48) C. 607 Dagregister, 4.7.1728, p. 154; C. 518 (II) Uitgaande Brieven: P.G. Noodt - Raad van Indië, 4.7.1728, p. 795.

49) G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 32.

skepe in Tafelbaai te beveilig, maar terselfdertyd is vir die eerste keer oorweging geskenk aan 'n alternatiewe hawe wat Tafelbaai in die gevaarlike wintertyd kon vervang.

Die skeepskapteins Vlamingh, Harting, Tieling en Dobber het uitvoerige aanbevelings gedoen om die veiligheid van skepe in Tafelbaai te verseker. Na aanleiding hiervan is skippers van retoerskepe onder meer verplig om hulpankers uit te gooi as die noordwestewind begin waai het. Ingeval van 'n storm was daar voorgeskrewe regulasies wat gevolg moes word.<sup>50)</sup> Tafelbaai is weer deeglik gepeil om te verseker dat skepe in die veiligste deel anker.<sup>51)</sup>

Met die oog op die verdere beveiliging van skepe in Tafelbaai het die Here XVII die Kaapse regering versoek om aan die moontlike bou van 'n hawehoof ernstige oorweging te skenk.

Goewerneur P.G. Noodt was egter gekant teen dié plan weens die hoë koste daaraan verbonde en die feit dat hy nie genoeg arbeiders aan die Kaap gehad het om dit uit te voer nie.<sup>52)</sup>

Die Bewindhebbers het egter geglo dat so 'n onderneming moontlik was en op hulle aandrang het die plaaslike regering die onder-

50) C. 130 Bijlagen tot Resolusiën, 25.2.1729, pp. 415 - 416; C. 24 Resolusiën, 10.3.1729, pp. 178 - 180.

51) C. 24 Resolusiën, 9.8.1729, pp. 197 - 198; C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, p. 515; C. 24 Resolusiën, 27.12.1729, pp. 326 - 327.

52) C. 518 (II) Uitgaande Brieven: P.G. Noodt - Here XVII, 11.5.1728, pp. 607 - 608.

ekwipasiemeester, Michiel Lantsheer, opdrag gegee om 'n ontwerp-skema vir die hawehoof op te stel.<sup>53)</sup>

Lantsheer het 'n baie verbeeldingryke plan uitgewerk, wat onder meer voorsiening gemaak het vir die invoer van bandiete as arbeiders uit Batavia.<sup>54)</sup> Kort nadat dié ontwerp-skema voltooi is, het die Politieke Raad die ekwipasiemeester, Jacobus Möller, en die oud-skipper, Jan de Heere, opdrag gegee om die uitvoerbaarheid van die skema te ondersoek.<sup>55)</sup>

Hulle verslag het die owerhede laat besluit om finaal van die plan af te sien. Die groot uitgawes wat die bou van die hawehoof sou meebring, die lang tyd wat dit sou neem en die tekort aan arbeiders, was die deurslaggewende redes hiervoor.<sup>56)</sup>

Pogings om skepe in Tafelbaai te beveilig het dus nie die gewenste uitwerking gehad nie. Die strandings het vir die Kompanjie groot verliese beteken, veral as in aanmerking geneem word dat 'n enkele retoerskip 'n gemiddelde vrag van 700 laste (elke las was sowat 4 000 Hollandse ponde werd), en tussen 280

53) C. 442 Inkomende Brieven: Bewindhebbers - P.G. Noodt, 21.3.1729, p. 309; C. 130 Bijlagen tot Resolusiën, 5.8.1729, p. 411.

54) C. 130 Bijlagen tot Resolusiën, 5.8.1729, pp. 411 - 412.

55) C. 24 Resolusiën, 9.8.1729, pp. 191 - 192; C. 607 Dag-register, 17.8.1729, p. 436; C. 519 (I) Uitgaande Brieven: J. de la Fontaine - Here XVII, 9.10.1729, pp. 675 - 676.

56) C. 24 Resolusiën, 27.12.1729, p. 326; C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, p. 514.

en 300 bemanningslede aan boord gehad het.<sup>57)</sup>

In dié omstandighede was dit nie vreemd dat Tafelbaai as die onveiligste hawe ter wêreld beskou is nie, terwyl ook by geleentheid verklaar is dat die Kompanjie as't ware 'n koninklike skat verloor het as gevolg van die skepe wat daár gestrand het.<sup>58)</sup>

(b) Ondersoeke na alternatiewe hawens

Gaandeweg het die gedagte begin posvat dat 'n veiliger hawe naby die Kaap die enigste permanente oplossing vir die strandingsprobleem gebied het. Die Here XVII het in Maart 1729 opdrag gegee dat die omliggende baaie by die Kaap ondersoek moes word met die oog op 'n geskikte winterhawe.<sup>59)</sup> Spesiale aandag moes aan Valsbaai en Saldanhabaai geskenk word. Dié twee baaie moes deeglik gepeil word, terwyl aspekte soos verversing en die beskerming wat die baaie teen vreemde moondhede gebied het, ook deeglik in oënskou geneem moes word.<sup>60)</sup>

---

57) O.F. Mentzel: Life at the Cape in mid-eighteenth Century, pp. 163 - 164.

58) J. de Bacquoi: De Waterwêreld beschouwd en die Besonderheden langs de Kusten aangewesen ten nutte der Koopvaardy en Zeevaart, pp. 40, 157.

59) C. 442 Inkomende Brieven: Here XVII - P.G. Noodt, 21.3.1729, p. 309.

60) C. 442 Inkomende Brieven: Here XVII - P.G. Noodt, 21.3.1729, pp. 309 - 310; C. 24 Resolusiën, 9.8.1729, pp. 190 - 191.

Saldanhabaai het in dié verband 'n historiese voorsprong geniet aangesien dié baai reeds kort ná die stigting van 'n halfwegstasie aan die Kaap ondersoek is en as 'n veilige ankerplek beskou is.<sup>61)</sup> Skepe wat weens gure weer nie Tafelbaai kon aandoen nie, is toegelaat om in Saldanhabaai te anker.<sup>62)</sup>

Dit was dus vanselfsprekend dat Saldanhabaai eerste aandag gekry het toe daar na 'n alternatiewe winterhawe begin soek is. In 1729 het 'n kommissie, onder voorsitterskap van Jacob Visser, Saldanhabaai ondersoek. Die kommissie se grootste beswaar teen dié baai was die groot tekort aan vars water. Om die probleem te bowe te kom, sou bote gebruik moes word om water uit die Kaap na Saldanha te neem.

Die kommissie het by hierdie geleentheid nie oor die wenslikheid van Valsbaai verslag gedoen nie, aangesien hy nie oor voldoende kennis van dié baai beskik het nie.<sup>63)</sup>

In dieselfde jaar het vier skeepskapteins, t.w. Vlamingh, Harting, Tieling en Dobber, gewaarsku teen die bedrieglike deining en skielike windstiltes in Saldanhabaai. Ook hulle wou nie oor Valsbaai 'n mening uitspreek nie.<sup>64)</sup>

---

61) C. 410 (I) Inkomende Brieven: Here XVII - J. van Riebeeck, 23.8.1661, p. 245.

62) C. 410 (I) Inkomende Brieven: Here XVII - J. van Riebeeck, 15.12.1660, p. 167; C. 410 (I) Inkomende Brieven: Here XVII - J. van Riebeeck, 30.9.1661, p. 263.

63) C. 130 Bijlagen tot Resolusiën, 23.2.1729, pp. 421 - 423.

64) C. 130 Bijlagen tot Resolusiën, 25.2.1729, pp. 416 - 417.

In Augustus 1729 het die onder-ekwipasiemeester, Michiel Lantsheer, 'n sterk betoog ten gunste van Valsbaai gelewer. Volgens hom was Valsbaai, met sy groot en ruim ingang, baie meer geskik as Saldanhabaai. Wanneer skepe langs die westkus van Valsbaai geseil het, kon daar veilig in die beskutte Simonsbaai geanker word. In dié baai sou hulle geen las hê van die gevaarlike noordwestewinde nie. Hoewel die suidewind in Valsbaai gewaai het, was dit nie so sterk soos in Tafelbaai nie. Hy was voorts van oordeel dat Valsbaai baie gunstiger as Saldanhabaai geleë was, veral vir skepe wat na Batavia vertrek het. In Valsbaai was water maklik bekombaar terwyl vars groente wat oorland van die Kaap gestuur word, slegs sowat vyf uur lank sou neem om Simonsbaai te bereik.<sup>65)</sup> In Saldanhabaai, daarenteen, was daar nie genoeg vars water nie, terwyl Jutteneiland, naby die hoek van dié baai, gevaarlike deininge veroorsaak het.

Lantsheer het tot die gevolgtrekking gekom dat Valsbaai verreweg die beste alternatiewe hawe vir Tafelbaai in die wintertyd was.<sup>66)</sup>

Na aanleiding van dié verslag is die bekwame ekwipasiemeester, Jacobus Möller<sup>67)</sup> en die skipper, Jan de Heere, op aandrang van

---

65) C. 130 Bijlagen tot Resolusiën, 25.2.1729, pp. 416 - 417.

66) C. 130 Bijlagen tot Resolusiën, 5.8.1729, p. 414.

67) C. 235 Requesten en Nominatiën, 1729 - 1732, p. 161.

die Here XVII aangestel om ondersoek in te stel na die wenslikheid van Valsbaai of Saldanhabaai as winterhawe.<sup>68)</sup> Die kaarttekenaar Isaak van Es,<sup>69)</sup> en die bootsmansmaat, Thys Arentz. van Calentsoog, moes hulle bystaan. Twee groot bote, die Hoop en die Victoria, is vir dié doel beskikbaar gestel.<sup>70)</sup> Hulle het opdrag gehad om die diepte van albei baie te peil, die geskikste ankerplekke vas te stel en oor die moontlikhede van die verskaffing van vars water en voedsel verslag te doen. Hulle moes ook bepaal op welke wyse skepe in dié baie teen vyandelike aanvalle beskerm sou kan word.<sup>71)</sup>

Op 16 Augustus 1729 het Möller, De Heere en hul span per skip na Valsbaai vertrek. Die wind het op dié dag erg gewaai en dit het aanhoudend gereën. Ná 'n groot gesukkel het hulle vier dae later die westelike wal van Valsbaai bereik.<sup>72)</sup> Nadat hulle by 'n hoë rots verbygevaar het, is daar op 21 Augustus in die mond van Valsbaai, in water van 45 vadem diep, geanker. 'n Sterk teenwind het veroorsaak dat hulle hier vier dae lank vertraag is.

---

68) C. 24 Resolusiën, 9.8.1729, pp. 191 - 192; C. 519 (I) Uitgaande Brieven: J. de la Fontaine - Here XVII, 9.10.1729, pp. 675 - 676.

69) C. 607 Dagregister, 17.8.1729, p. 436.

70) C. 24 Resolusiën, 11.8.1729, pp. 200 - 201.

71) C. 24 Resolusiën, 9.8.1729, p. 191.

72) C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, pp. 496 - 497.



Die volgende 28 dae lank het die ondersoekspan Valsbaai deeglik gepeil en die gegewens op 'n kaart aangebring. Hulle het gevind dat die oostelike kant van die baai feitlik ontoeganklik vir skepe is, aangesien daar gevaarlike rotse en klippe was. Naby die noordwal was 'n groot rots, wat byna soos 'n eiland gelyk het. 'n Menigte voëls, wat daar gebroei het, het die rots 'n wit voorkoms gegee. Van dié rots af het 'n rif in 'n suidelike rigting gestrek en soms 'n gevaarlike branding veroorsaak. Skip-pers wat Simonsbaai gedurende die nag wou binnevaar, sou daarop moes ag slaan.<sup>73)</sup>

Volgens die ondersoekers se oordeel was Simonsbaai 'n baie beskutte hawe, waar agt of tien skepe met die grootste veiligheid kon anker.<sup>74)</sup> Die seabodem was gelyk en het uit goeie sandgrond bestaan. Tot 'n steenwerp van die wal af was die water oral drie tot vier vadem diep. Naby Simonsbaai was twee kleiner inhamme, wat baie nuttig vir kleiner vaartuie sou wees.

In Simonsbaai was daar, volgens hulle, genoeg vars water, wat uit die nabygeleë berg (Simonsberg) gevloei het. Brandhout het

---

73) C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, p. 499.

74) C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, p. 500; C. 24 Resolutiën, 27.12.1729, p. 306.

'n groter probleem geskep. In die berg was daar hout, maar dit was nie voldoende nie.<sup>75)</sup>

Wat die verversing van skeepse betref, sou daar naby Simonsbaai slegs genoeg groente gekweek kon word om in die behoeftes van een of twee skeepse te kon voorsien. Weens die steil gebergte en die sanderige grond, was die tuinbouvooruitsigte nie rooskleurig nie. Agter die berg, sowat twee of drie uur se reis vanaf Simonsbaai, kon daar wel met sukses genoeg groente gekweek word. Dit sou egter weer 'n vervoerprobleem skep, aangesien die terrein haas onbegaanbaar was vir 'n wa en 'n span osse.<sup>76)</sup> Op die ou end sou dit die Kompanjie baie geld aan waens en trekosse kos.<sup>77)</sup>

Die ondersoekspan het voorts geoordeel dat noodsaaklike skeepsgoedere soos ankers, toue en maspale, wat van die Kaap af na Simonsbaai vervoer moes word, groot probleme sou oplewer.<sup>78)</sup> Die steil berg by Simonsbaai het feitlik aan die soom van die see gestaan en dit sou baie moeilik wees om daarlangs 'n pad te maak. As die pad wel gebou word, sou dit só nou wees dat

75) C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, pp. 500 - 501.

76) C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, p. 501; C. 519 (II) Uitgaande Briewe: J. de la Fontaine - Here XVII, 24.1.1730, pp. 29 - 30.

77) C. 24 Resolutiën, 27.12.1729, p. 308.

78) C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, p. 502; C. 24 Resolutiën, 27.12.1729, p. 309.

twee waens nouliks bymekaar verby kon ry.<sup>79)</sup> Al oplossing hiervoor was dat skepe onderweg na die Ooste in Simonsbaai maspale en ankers moes aflaai. Dit kon dan daar gehou word vir noodgevälle.<sup>80)</sup>

Ter beveiliging van die Kompanjie se skepe het hulle voorgestel dat 'n battery kanonne op die suidhoek van Simonsbaai opgerig word. Aangesien die baai baie wyd is, sou die kanonne egter moontlik nie van veel praktiese nut wees nie.<sup>81)</sup>

'n Nadeel verbonde aan Simonsbaai was dat skepe soms lank sou kon sukkel om dié baai te bereik. Möller en De Heere het uit eie ondervinding geleer dat ongunstige winde 'n skip kon verplig om lank in die mond van Valsbaai te anker. Gunstige winde, wat nodig was om Valsbaai binne te seil, het in die maande Mei, Junie en Julie nie dikwels gewaai nie.<sup>82)</sup> Ernstige probleme kon aan boord ontstaan as skepe Simonsbaai nie betyds kon bereik nie. Ná 'n lang seereis het retoerskepe dikwels baie siekes en selfs dooies aan boord gehad. Aan die ander kant is egter daarop gewys dat skepe ook dikwels tot vier weke lank in Tafelbaai

---

79) C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, p. 506.

80) C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, p. 502; C. 24 Resolusiën, 27.12.1729, p. 309.

81) C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, pp. 502 - 503; C. 519 (II) Uitgaande Brieven: J. de la Fontaine - Here XVII, 24.1.1730, p. 31.

82) C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, pp. 503 - 504; C. 24 Resolusiën, 27.12.1729, pp. 311 - 312.

vertraag is omdat die nodige suidoostewind nie gewaai het nie.<sup>83)</sup>

Skepe wat Valsbaai per abuis verbygeseil het, sou sukkel om weer na dié baai terug te keer. Hulle sou dan verplig wees om langer op die oop see te bly, aangesien daar nie 'n ander geskikte hawe in die nabyheid was nie.<sup>84)</sup> Aan die westekant van Valsbaai was daar wel 'n klein inham met die naam Patientebaai (vandag Smitswinkelbaai). Hoewel dár genoeg vars water was, het gevaarlike seestrominge en valwinde dit selfs op 'n kalm dag moeilik gemaak om daar te land. Om dié rede sou dié inham nie van veel nut wees nie.<sup>85)</sup>

Möller en De Heere het Saldanhabaai sewentien dae lank deeglik ondersoek. Die belangrikste besware teen dié baai as alternatiewe winterhawe vir Tafelbaai was die periodieke windstiltes wat daar ondervind is, die gebrek aan vars water en brandhout en die swak gehalte van die grond in die omgewing wat tuinbou sou bemoeilik.<sup>86)</sup>

83) C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, p. 504; C. 24 Resolutiën, 27.12.1729, p. 312; C. 519 (II) Uitgaande Brieven: J. de la Fontaine - Here XVII, 24.1.1730, p. 33.

84) C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, pp. 504 - 505; C. 24 Resolutiën, 27.12.1729, p. 313.

85) C. 24 Resolutiën, 27.12.1729, pp. 314 - 315; C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, pp. 505 - 506.

86) C. 346 Attestatiën, 18.12.1729, pp. 507 - 513.

Möller en De Heere se verslag was die resultaat van 'n baie deeglike ondersoek. Hieruit was dit duidelik dat as moontlike winterhawe, Simonsbaai en Saldanhabaai albei voor- en nadele gehad het. In die geheel beskou, wil dit tog voorkom of die ondersoekers gemeen het dat Simonsbaai die meeste voordele ingehou het.<sup>87)</sup>

Goewerneur Jan de la Fontaine het in Januarie 1730 'n uitvoerige verslag aan die Here XVII gestuur waarin hy besonderhede verskaf het oor die ondersoeke ten opsigte van Valsbaai en Saldanhabaai wat gedoen is. Hy het aanbeveel dat daar in daardie stadium nie 'n tweede verversingspos langs die Kaapse kus gestig word nie.<sup>88)</sup> 'n Maand later het De Heere na Nederland vertrek om mondelings oor die aangeleentheid verslag te doen.<sup>89)</sup>

Die ongunstige verslae het die Here XVII in 1731 laat besluit om af te sien van die plan om Valsbaai of Saldanhabaai as hawe in gebruik te neem.<sup>90)</sup> Intussen sou skepe wat in die wintermaande by Tafelbaai aankom, toegelaat word om regstreeks na Batavia of Ceylon te seil sonder om by die Kaap aan te doen.

---

87) Vgl. ook G.M. Theal: *History of South Africa*, IV, p. 33.

88) C. 519 (II) *Uitgaande Brieven*: J. de la Fontaine - Here XVII, 24.1.1730, pp. 23 - 45.

89) C. 25 *Resolusiën*, 2.2.1730, pp. 29 - 30.

90) C. 443 *Inkomende Brieven*: Here XVII - J. de la Fontaine, 9.4.1731, pp. 282 - 283.

Die Kaptein van elke retoerskip moes egter die voorrade aan boord en die bemanningslede se gesondheid in ag neem alvorens hy besluit om die Kaap verby te seil.<sup>91)</sup>

Dié reëling is aan die Kaap verwelkom. Die Politieke Raad het onderneem om toe te sien dat skepe wat noodgedwonge Tafelbaai moes aandoen, nie onnodig vertraag word nie.<sup>92)</sup>

Twee jaar later het die Bewindhebbers dié reëling beëindig. Die belangrikste rede hiervoor was dat die Here XVII besef het dat sonder 'n ruskuur aan die Kaap die lang, ononderbroke seereis van Europa na die Ooste te uitputtend vir 'n skip se bemanning was. Nog 'n probleem in dié verband was dat ná 'n seereis van vier of vyf maande die getal siekes aan boord so vinnig toegeneem het dat 'n skip nie behoorlik gelaveer kon word nie.<sup>93)</sup>

Op grond hiervan het die Here XVII besluit dat skepe weer Tafelbaai in die wintermaande moes aandoen. Om die gevaar van strandings te verminder, is skepe wat uit Holland vertrek het, voortaan voorsien van die nuutste kaarte van Tafelbaai en aanwysings hoe om veilig in Tafelbaai te anker. Meegaande inlig-

---

91) C. 442 Inkomende Brieven: Bewindhebbers - P.G. Noodt, 21.3.1729, pp. 310 - 311.

92) C. 519 (I) Uitgaande Brieven: J. de la Fontaine - Raad van Indië, 17.8.1729, p. 650; C. 24 Resolusiën, 9.8.1729, pp. 193 - 194.

93) C. 443 Inkomende Brieven: Here XVII - J. de la Fontaine, 9.4.1731, p. 283.

tinge van die nabygeleë baie en eilande is ook aan die skippers verstrek.<sup>94)</sup>

(c) Die finale besluit

In die loop van die volgende jare het Kompanjieskepe Simonsbaai in 'n toenemende mate doelbewus of noodgedwonge aangedoen, onder meer om siek bemanningslede aan land te sit of om te verwers. Vryburgers, wat sedert 1717 in en naby die huidige Simonstad gewoon het, het aanvanklik 'n onontbeerlike rol gespeel met die verskaffing van voorrade aan sulke skepe en die versorging van siek bemanningslede. Die eerste vryburger wat in dié verband genoem is, was Frederik Rossouw (ook gespel Riissiaux, Russouw) wat in 1717 'n plaas agter die Steenberge aan die westekant van Valsbaai van die owerheid ontvang het.<sup>95)</sup>

Nóg 'n belangrike persoon was Anthonij Visser, die eerste blanke grondbesitter in die gebied wat later as Simonstad bekend geword het. In 1725 is 'n leningsplaas aan hom gegee waarop hy aan die Kompanjie jaarliks rekognisiegeld van 12 riksdaalders betaal het.<sup>96)</sup> In 1732 is die bedrag verhoog na 24 riksdaal-

---

94) C. 443 Inkomende Brieven: Here XVII - J. de la Fontaine, 9.4.1731, pp. 284 - 286.

95) C. 224 Requesten en Nominatiën, 30.3.1717, p. 171.

96) C. 20 Resolutiën, 20.8.1725, p. 150; R.L.R. 9 Oude Wildschutte Boeken, 21.6.1731, p. 449.

ders per jaar.<sup>97)</sup> Die vryburger Johannes Christoffel Bek het teen 1727 in Valsbaai begin boer.<sup>98)</sup>

Hierdie burgers het die regering in die Kaap in kennis gestel as daar onverwags skepe in Valsbaai opgedaag het,<sup>99)</sup> en vars groente verskaf aan skepe van die Kompanjie wat daar geanker het.<sup>100)</sup> 'n Voorbeeld van sulke hulpverlening was in Augustus 1737 met die aankoms van die retoerskip Pallas in Simonsbaai. Aan boord was die toestand haglik aangesien 37 bemanningslede onderweg dood is en 75 ernstig siek was aan skeurbuik.<sup>101)</sup>

Anthonijs Visser het dadelik tente op die strand laat opslaan, waar die siekes kon rus en aansterk.<sup>102)</sup> Hy het ook gesorg dat genoeg vars groente aan hulle verskaf is. Die offisiere van die Pallas het hoë lof gehad vir die hulp en bystand wat

97) R.L.R. 9 Oude Wildschutte Boeken, 21.6.1731, pp. 449 - 450.

98) C. 21 Resolusiën, 8.1.1727, pp. 269 - 270.

99) C. 515 (II) Uitgaande Brieven: J. de la Fontaine - Raad van Indië, 22.8.1725, p. 1386; C. 20 Resolusiën, 20.8.1725, p. 150.

100) C. 21 Resolusiën, 8.1.1727, pp. 269 - 270.

101) C. 445 Inkomende Brieven: T. Coops - J. de la Fontaine, 3.8.1737, pp. 991 - 992.

102) C. 445 Inkomende Brieven: A. Visser - J. de la Fontaine, 20.8.1737, p. 1011.



hulle van Visser gekry het.<sup>103)</sup>

Die laaste groot skeepsramp wat die Kompanjie in Tafelbaai getref het vóór Simonsbaai as winterhawe in gebruik geneem is, het in die jaar 1737 plaasgevind. In die winterseisoen van dié jaar het agt retoerskepe, t.w. die Yfenrode, Goudriaan, Flora, Paddenburg, Westerwyk, Buys, Duynbeek en Roodenrys op 22 Mei met hul kosbare vragte tydens 'n storm in Tafelbaai vergaan.<sup>104)</sup> Altesaam 208 mense het in dié seeramp omgekom.<sup>105)</sup>

Dié strandings en die uitslag van 'n ondersoek, wat in 1738 uitgevoer is en weer eens bevestig het dat Saldanha nie as hawe sou deug nie,<sup>106)</sup> was die finale beweegredes wat die Here XVII nodig gehad het om sy skepe na Simonsbaai te stuur. Hoewel die Bewindhebbers nog geen vaste opdrag gegee het nie is dit opvallend dat meer retoerskepe hierna Simonsbaai begin aandoen het. Die owerheid het dit oogluikend toegelaat.

103) C. 445 Inkomende Brieven: Gezagvoerders van Pallas - J. de la Fontaine, 10.8.1737, p. 1009 A.

104) C. 614 Dagregister, 21.5.1737, pp. 228 - 229; C. 523 Uitgaande Brieven: J. de la Fontaine - Here XVII, 24.5.1737, p. 240; C. 30 (I) Resolusiën, 22.5.1737, p. 146; G.M. Theal: History of South Africa, IV, pp. 33 - 34.

105) C. 614 Dagregister, 22.5.1737, p. 238.

106) A.P. Roux: Die Geskiedenis van Saldanhabaai, St. Helena-baai en Dasseneiland, 1652 - 1806, pp. 76 - 83.

Die twee Valsbaaise burgers, Visser en Rossouw, het 'n toenemend belangriker rol gespeel met die verskaffing van verversings aan retoerskepe wat Simonsbaai aangedoen het. Hulle het 'n wapad gebou tussen Kalkbaai en Simonsbaai om die verversing te vergemaklik. Die pad was egter in so 'n swak toestand dat dit moeilik was om voorrade uit die Kaap na Simonsbaai te vervoer. Visser het by die Kaapse Goewerneur gepleit om dié pad te laat verbeter.<sup>107)</sup>

Met die aankoms van die retoerskip, Huis't Spijk, in Augustus 1738 in Simonsbaai,<sup>108)</sup> was die toestand van die pad steeds so swak dat voorrade nie oorland na die skip gestuur kon word nie.<sup>109)</sup> In die volgende jaar is meel, koring, gort en bone per ossewa tot by Kalkbaai vervoer, wanneer dit benodig is. Dáár is dit in klein vaartuie oorgepak en na Simonsbaai geneem.<sup>110)</sup>

Retoerskepe wat in die wintermaande van 1740 - 1741 in dié baai

107) C. 445 Inkomende Brieven: A. Visser - J. de la Fontaine, 20.8.1737, p. 1011.

108) C. 615 Dagregister, 12.8.1738, p. 117; C. 446 Inkomende Brieven: Gesagvoerder Huis't Spijk - A. van Kervel, 13.8.1738, p. 357.

109) C. 523 Uitgaande Brieven: Politieke Raad - Gesagvoerder Huis't Spijk, 2.9.1738, p. 1156.

110) C. 446 Inkomende Brieven: H. Swellengrebel - R. Tulbagh, 20.5.1739, p. 653; C. 524 Uitgaande Brieven: R. Tulbagh - H. Swellengrebel, 21.5.1739, p. 380.

geanker het, was die Schellach, Everewaerd,<sup>111)</sup> Hartenlust<sup>112)</sup> en die Polanen.<sup>113)</sup> 'n Groot aantal bemanningslede van die Hartenlust was siek, terwyl die skip ook 'n lekplek gehad het.<sup>114)</sup> Die ander skepe het nie in gevaar verkeer nie. Bogenoemde skepe is op dieselfde wyse van verversings voorsien.<sup>115)</sup> Goewerneur Swellengrebel<sup>116)</sup> en die ekwipasiemeester Möller het verskeie kere na Simonsbaai gereis om toe te sien dat alles vlot verloop.<sup>117)</sup>

In Februarie 1742 het Kapteins van die retoerskepe verlof gekry om Valsbaai binne te vaar as hulle die Kaap ná die einde van Mei bereik het.<sup>118)</sup> Dit was egter eerder 'n vergunning en nie 'n instruksie nie.

Kort hierna het die Here XVII formeel besluit dat Simonsbaai as alternatiewe hawe in die wintermaande gebruik sou word. In

111) C. 447 Inkomende Brieven: Gesagvoerder van Everswaerd - H. Swellengrebel, 28.5.1740, p. 186.

112) C. 617 Dagregister, 6.9.1740, pp. 70 - 71.

113) C. 617 Dagregister, 2.7.1741, pp. 159 - 160.

114) C. 617 Dagregister, 6.9.1740, p. 70.

115) C. 32 Resolusiën, 31.5.1740, p. 266; C. 617 Dagregister, 2.7.1741, pp. 159 - 160.

116) C. 617 Dagregister, 4.6.1740, p. 48; C. 446 Inkomende Brieven: H. Swellengrebel - R. Tulbagh, 20.5.1739, p. 653.

117) C. 615 Dagregister, 18.5.1739, p. 225; C. 617 Dagregister, 6.9.1740, p. 71.

118) C. 143 Bijlagen tot Resolusiën, 10.2.1742, pp. 424 - 425.

briewe gedateer 21 April en 28 Augustus 1742<sup>119)</sup> is opdrag gegee dat die Kompanjie se skepe voortaan van middel Mei tot middel Augustus (in die praktyk het dit neergekom op 15 Mei - 15 Augustus) toegelaat sou word om slegs in Valsbaai (Simonsbaai) te anker.<sup>120)</sup> Skeepskapteins wat onbewus was van die voorgeskrewe opdrag sou voorlopig toegelaat word om in Tafelbaai te verwers. By hul aankoms in die Kaap sou hulle ingelig word aangaande die nuwe reëling. Die ekwipasiemeester moes sorg dat die instruksies uitgevoer word.<sup>121)</sup>

Skepe sou nog toegelaat word om drie of selfs agt dae vóór 15 Augustus in Tafelbaai te anker, maar slegs één dag ná 15 Mei sou nie geduld word nie.<sup>122)</sup> Die rede hiervoor was vermoedelik die veronderstelling dat die ergste stormweer aan die Kaap ná 15 Augustus gewoonlik verby was, terwyl Meimaand bekend was vir sy stormweer.

Met die oog op die gebruik van Simonsbaai as hawe, het kapteins van Kompanjieskepe noukeurige riglyne en voorskrifte gekry hoe om Valsbaai veilig binne te vaar en Simonsbaai te bereik. Hulle

119) Die oorspronklike briewe het vermoedelik verlore geraak.

120) C. 35 Resolusiën, 22.1.1743, pp. 83 - 84; C. 710 Instruktiën hier gelaten door Gouverneur Generaal Von Imhoff, met Bijlagen, 1743, p. 18; G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 62.

121) C. 35 Resolusiën, 22.1.1743, p. 85.

122) C. 449 Inkomende Brieven: Raad van Indië - H. Swellengrebel, 22.1.1744, pp. 222 - 223.



Skets wat ankerplek in Simonsbaai toon, 1740 (M. 1/988).

is aangeraai om Valsbaai van die westekant af binne te seil en op 'n veilige afstand van die land te hou. Skepe moes Valsbaai binneseil totdat die Romanrots bereik is. Daarvandaan was dit maklik om Simonsbaai binne te vaar, waar veilig geanker kon word in water van tussen ses en agt vaam diep. Kapteins is gewaarsku om bedag te wees op skielike valwinde wat soms oor die berg gewaai het. Dié winde was soms sterker as die suidoos in Tafelbaai.<sup>123)</sup> As windstilte 'n skip vertraag het, kon voorlopig in die huidige Smitswinkelbaai (vroeër Patientiebaai) geanker word.<sup>124)</sup>

Die Kaapse regering het dadelik gunstig gereageer op die lank verwagte besluit om Simonsbaai te benut. 'n Skip sou uitgestuur word om van 15 Mei af vir sowat twee weke lank naby Robbeneiland te anker. Skeepskapteins van die Kompanjie wat nog nie van die nuwe reëling bewus was nie kon dan ingelig word. Aan hulle sou verduidelik word dat skepe nie in die voorgeskrewe tyd in Tafelbaai mag anker nie, maar na Simonsbaai moes seil. As daar op daardie tydstip nie 'n geskikte wind was nie, moes die skepe voorlopig by Robbeneiland anker totdat hulle na Simonsbaai kon vertrek.<sup>125)</sup>

---

123) C. 145 Bijlagen tot Resolusiën, 13.1.1744, pp. 49 - 50.

124) C. 449 Inkomende Brieven: H. Swellengrebel - R. Tulbagh, 26.6.1744, p. 329.

125) C. 618 Dagregister, 15.5.1744, pp. 280 - 281.

Uiteindelik het Simonabaai, na vele ondersoeke en druk besprekings oor sy voor- en nadele wat byna oor 'n eeu gestrek het, erkenning gekry as die amptelike winterhawe van die N.O.I.K. aan die Kaap. 'n Nuwe tydperk van groei en ontwikkeling het nou vir Simonsbaai aangebreek.

## HOOFSTUK IV

### EKONOMIESE EN SOSIALE BEDRYWIGHED E IN SIMONSBAAI, 1742 - 1795

Die ekonomiese en sosiale bedrywighede in Simonsbaai, in die tydperk 1742 - 1795, het ten nouste saamgehang met die oopstelling van dié baai as winterhawe vir besoekende skepe. Dit het 'n groot toeloop van skepe tot gevolg gehad, wat volledig in die volgende hoofstuk behandel word. Die skepe moes verwers word, herstel word en produkte moes ingeskeep word. Siek matrose moes versorg word terwyl reëlins vir die vervoer en huisvesting van passasiers en bemanningslede getref moes word. Teen hierdie agtergrond het die ekonomiese en sosiale bedrywighede in Simonsbaai in die onderhawige tydperk plaasgevind.

#### (a) Die Groei van die Kompanjiespos

##### Die Inwoners

Ná die ingebruikneming van Simonsbaai as hawe het 'n handjievol burgers hulle daar gevestig. Mettertyd het 'n dorp ontstaan wat gegroei het en vandag as Simonstad bekend staan. Tydens die bewind van die N.O.I.K. het die aantal permanente inwoners beperk gebly en teen 1795 kon daar beswaarlik daarna as 'n dorp verwys word.

Die burgers wat daar gewoon het, was van die skeepsbesoeke afhanklik. Hulle ekonomiese bestaan is in 'n groot mate beïnvloed



deur die aantal skepe wat dié baai besoek het, die verblyf wat aan skepelinge verskaf is en die handel wat daar plaasgevind het.<sup>1)</sup>

Daar is reeds verwys na Anthonij Visser, Frederik Rossouw en Johannes Bek wat vóór die ingebruikneming van Simonsbaai naby dié baai geboer het en by geleentheid gehelp het om verversings aan enkele Kompanjieskepe te verskaf en die siek matrose te versorg.

Sover vasgestel kon word, was Visser die eerste blanke grondbesitter in dié gebied wat later as Simonstad bekend sou word. In 1725 het hy 'n leningsplaas van die Kompanjie ontvang,<sup>2)</sup> en teen die jaar 1740 het hy op die grond in Simonsbaai 'n woonhuis gebou.<sup>3)</sup> Dié huis, wat oor die jare baie verander is, was op die perseel waar die Admiraalshuis (vroeër die Admiraliteitshuis) vandag staan.<sup>4)</sup> Op 27 Mei 1743 het Visser die grond waarop die huis gebou is en 'n aangrensende tuinland, effens groter as vyf morg (4,3 hektaar) in volle eiendom ontvang.<sup>5)</sup>

---

1) G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 63.

2) C. 20 Resolusiën, 20.8.1725, p. 150.

3) M. 1/988 Sketch of False Bay, 1740.

4) Vgl. B.B. and B.G. Brock (eds.): Historical Simon's Town, pp. 169 - 170.

5) Aktekantoor: Old Cape Freeholds, II, 27.5.1743, pp. 452 - 453.

Elizabeth Theresia Visser, Anthonij Visser se weduwee, het in 1750 die huis en tuinland aan Johannes Albertus Munnik verkoop.<sup>6)</sup> In 1764 het die eiendom die besit van Jan Hendrik Munnik geword,<sup>7)</sup> wat dit op sy beurt in 1778 aan sy broer, die heemraad Gerhardus Munnik, oorgedra het.<sup>8)</sup> In 1784 het die burger Willem Hurter die huis gekoop en dit daarna ook as 'n losieshuis gebruik.<sup>9)</sup>

Teen die einde van 1743 het die burger, Jan de Waal, wat die wynpagter in Rondebosch was, die reg verkry om wyn by die klein maat, d.i. in hoeveelhede van minder as 'n halfaam (19 gellings of 86,4 liter) ook in Simonsbaai te verkoop. Met die oog hierop het hy verlof gekry om die eerste taphuis in Simonsbaai te begin.<sup>10)</sup>

Ander vryburgers wat hulle in die volgende twee dekades in Simonsbaai gevestig het en 'n bestaan gemaak het uit die ver-

6) Aktekantoor: Transporten en Schepen - Kennissen, 29.6.1750, T. 2871.

7) Aktekantoor: Transporten en Schepen - Kennissen, 8.2.1764, T. 3917.

8) Aktekantoor: Transporten en Schepen - Kennissen, 1.12.1778, T. 5137.

9) Aktekantoor: Transporten en Schepen - Kennissen, 18.11.1784, T. 5813; B.B. and B.G. Brock (eds.): Historical Simon's Town, p. 170.

10) C. 35 Resolusiën, 23.7.1743, pp. 301 - 302; C. 35 Resolusiën, 17.12.1743, p. 466; D.J. van Zyl: Kaapse Wyn en Brandewyn, 1795 - 1860, pp. 90 - 91.

skaffing van losies aan skepelingse asook groente en produkte aan die skepe, was Christina Rossouw, Hendrik Veers en Hendrik Elsthout.

Christina Rossouw, weduwee van die oud-burgerraad Frederik Rossouw, het in Julie 1745 'n stuk grond genaamd Goede Gif, sowat 2½ morg (2,14 hektaar) groot, in eiendom ontvang. 'n Losieshuis, vir die skepelingse in die baai, is daar gebou.<sup>11)</sup>

Veers het in Augustus 1749 grond van 1 morg en 280 vk. roede<sup>12)</sup> (sowat 1,28 hektaar) in Simonsbaai ontvang,<sup>13)</sup> terwyl Elsthout in Januarie 1761 altesame 533 vk. roede (m.a.w. net kleiner as 'n morg) gekry het.<sup>14)</sup>

Teen die jaar 1774, toe die reisiger Stavorinus die baai besoek het, was daar nie meer as vier woonhuise nie.<sup>15)</sup> Die Engelse reisiger, Andrew Burn, het die stadige uitbreiding in Simonsbaai nie vreemd gevind nie. Hy het in 1779 geskryf dat die grond onvrugbaar is en dat dit die vryburgers afgeskrik het om

11) C. 37 Resolusiën, 20.7.1745, p. 253; B.B. and B.G. Brock (eds.): Historical Simon's Town, p. 191.

12) 1 morg = 600 Kaapse vierkante roede.

13) C. 41 Resolusiën, 7.8.1749, pp. 136 - 137.

14) C. 53 Resolusiën, 13.1.1761, p. 67.

15) J.S. Stavorinus: Voyages to the East Indies, II, p. 45.

Skaaltekening van die grond wat Hendrik Elsthout in  
 Simonsbaai ontvang het, 1761 (C. 260 Requesten en  
 Nominatiën, p. 240).

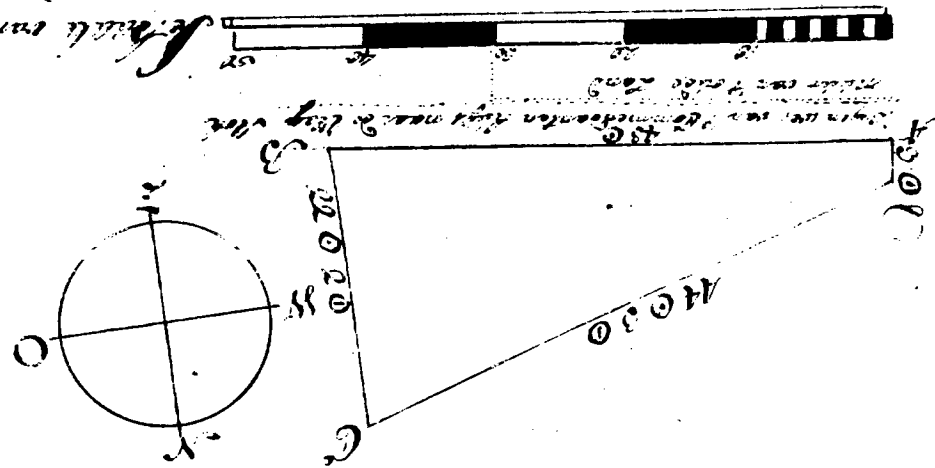
Uits.

Let eenr Burger Hendrik Elstheit

de Kuyt van de land en  
 de Kuyt van de land en  
 de Kuyt van de land en

de Kuyt van de land en  
 de Kuyt van de land en  
 de Kuyt van de land en

de Kuyt van de land en  
 de Kuyt van de land en  
 de Kuyt van de land en



hulle dáár te vestig. Volgens hom was die Simonsbaaigebied "nothing but a mass of sand surrounded with very high mountains."<sup>16)</sup>

In Oktober 1780 het die vryburger Jeremias Auret grond van 324 vk. roede (effens groter as 'n halwe morg) groot in Simonsbaai ontvang waarop hy vir hom 'n woonhuis opgerig het.<sup>17)</sup>

Auret het gemeen dat hy 'n goeie inkomste kon verdien deur losies aan die skepelingte te verskaf. Gevolglik het hy sowat vyf jaar later twee aangrensende erwe, wat 447 vk. roede beslaan het, gekoop. Hy is toegelaat om 'n losieshuis daar op te rig. Auret se sakebedrywighede het egter nie goed gevlot nie en teen 1788 was hy verplig om 'n gedeelte van die grond te verkoop ten einde sy skuld te kon delg.<sup>18)</sup>

In Mei 1786 het die Kaapse regering 'n opname laat maak van die aantal permanente inwoners in Simonsbaai. Dit het getoon dat daar slegs ses gesinne woonagtig was, nl. dié van Jeremias Auret, Arend Munnik, Willem Hurter, Frans Abraham Christiaanse, 'n afgetrede Kompanjiesamptenaar, Lambrecht van der Woert, en

---

16) A. Burn: *Memoirs of the Life of the late Major-General Andrew Burn*, I, p. 275.

17) C. 277 Requesten en Nominatiën, 3.10.1780, p. 235; C. 72 Resolusiën, 24.10.1780, p. 336.

18) C. 76 Resolusiën, 21.9.1784, pp. 592 - 593; C. 77 Resolusiën, 14.2.1785, pp. 152 - 160; C. 285 Requesten en Nominatiën, 18.3.1788, pp. 271 - 275.

die oud-soldaat Jan Meijer. Burgers wat in die omgewing geboer het, was Petrus Jacobus Joubert by Poespaskraal, Francois Rossouw by Slangkop en Gideon Joubert by Noordhoek.<sup>19)</sup>

Uitbreiding en die oprigting van nuwe geboue in die Kompanjiespos is streng deur die owerheid beheer. Die Regering het gevrees dat 'n vreemde moondheid dalk in Simonsbaai kon land en dat die geboue deur die vyand benut sou kan word. Dié denkwyse het 'n dempende uitwerking op die groei van die Kompanjiespos gehad en veroorsaak dat die Kompanjie slegs die oprigting van geboue goedgekeur het wat hy as aanvullend tot sy bedrywighede beskou het.

Só het Munnik in 1788 verlof gekry om stalle en buitegeboue aan te bring, mits dit met strooi en riet gebou word. Ingeval van 'n vyandelike inval kon dit maklik aan die brand gestee word om te voorkom dat dit in die vyand se hande val.<sup>20)</sup> Twee jaar later het dieselfde voorwaardes gegeld toe Hurter aansoek gedoen het om bykomende geboue op te rig.<sup>21)</sup> Laasgenoemde se aansoek, in 1794, om 'n taphuis in Simonsbaai op te rig, was egter nie suksesvol nie. Dit is afgekeur op grond van die feit dat dit

---

19) C. 318 Memoriën en Rapporten: F.W. Reede van Oudtshoorn - C.J. van de Graaff, 15.5.1786, p. 204.

20) C. 83 Resolusiën, 5.2.1788, pp. 173 - 175; C. 83 Resolusiën, 4.4.1788, pp. 418 - 421.

21) C. 87 Resolusiën, 1.6.1790, pp. 1029 - 1032.

te naby aan die stroom was wat die baai se drinkwater voorsien het.<sup>22)</sup>

Jan Pieter Kirsten, 'n gewese burgerkommissaris van siviele en huweliksake, was een van die meer bekende inwoners van die Kaap wat in 1793 besluit het om hom in Simonsbaai te vestig.<sup>23)</sup> Die aantal permanente inwoners in Simonsbaai het betreklik staties gebly. Teen die einde van die Kompanjiestyd was daar weinig meer vryburgers as tydens die amptelike opname in 1786.

Die topografie van die kuslyn het veroorsaak dat die meeste van die burgers se huise as't ware tussen die see en die berg "ingepas" moes word. Die huise is gebou om in die behoeftes van daardie jare te voorsien. Klei en goedkoop boumateriaal wat gebruik is, het tot gevolg gehad dat die geboue nie behoue gebly het nie.<sup>24)</sup>

Die verskaffing van losies aan skepelinge was 'n belangrike bron van inkomste vir die handjievol inwoners van Simonsbaai. Dit blyk onregstreeks uit die feit dat die Kapenaars begin kla

---

22) C. 105 Resolusiën, 9.1.1794, p. 78; C. 105 Resolutiën, 10.2.1794, pp. 552 - 554.

23) C. 103 Resolutiën, 21.8.1793, pp. 290 - 292.

24) Vgl. R. Percival: Account of the Cape of Good Hope, pp. 47 - 48; H.C. Willis: The Charm of Simon's Town (B.B. and B.G. Brock (eds.): Historical Simon's Town, pp. 204 - 206).

het oor die verlies aan inkomste wat hulle in die wintermaande, wanneer die skepe in Simonsbaai geanker het, gely het. 'n Amptelike kommissie wat in 1751, minder as 'n dekade ná die gereelde gebruik van Simonsbaai, ondersoek ingestel het na toenemende armoede onder die Kapenaars, het bevind dat die skeepsbesoeke in Simonsbaai grootliks hiervoor te blameer was.<sup>25)</sup>

Volgens die reisiger, Sparman, wat Simonsbaai in 1772 besoek het, was die losies baie duur. Vir 'n enkele persoon het dit 1 tot 1½ riksdalders per dag gekos. Volgens hom was die losieshuise nie ruim en gerieflik nie. Ná 'n lang en uitputtende seereis het 'n matroos of reisiger uitgesien na goeie verblyf, maar dit was selde beskikbaar. As daar baie skepe in die baai was, het die beskikbaarheid van skaflike losies 'n groot probleem geword. Soms het die sosiale gewoontes van die plaaslike inwoners vergoed vir die ongerief. Sparman het dit byvoorbeeld baie amusant gevind dat die Hollanders die gewoonte het om aan die etenstafel pyp op te steek. Toe hy by geleentheid daaroor navraag gedoen het, is aan hom gesê dat 'n Hollander tabak bo sy nagereg verkies!<sup>26)</sup>

Ook Thunberg was van oordeel dat Simonsbaai se losieshuise nie

---

25) C. 298 Memoriën en Rapporten: H.J. Prehn - H. Swellengrebel, 18.1.1751, pp. 195 - 197.

26) A. Sparman: Reize naar de Kaap de Goede Hoop, 1772 - 1776, I, pp. 23, 27.



aan hoë vereistes voldoen het nie,<sup>27)</sup> terwyl De Jong op sy beurt oor die duur losies<sup>1</sup> gekla het. Volgens laasgenoemde was die inwoners baie afgunstig op mekaar aangesien hulle welvaart regstreeks afgehang het van die aantal skepeling wat daar oorgebly het.<sup>28)</sup>

Besoekers het egter in die verband nie veel van 'n keuse gehad nie. Nie net Hollanders nie, maar ook Engelse, Franse, Dene en Swede het gereeld die paar losieshuise in die baai besoek.<sup>29)</sup> Al troos wat die reisigers en matrose gehad het, was dat losies nie vinnig duurder geword het nie. Teen 1795 was huisvesting in Simonsbaai steeds beskikbaar teen 1½ riksdalder per dag, maar dan het die gasheer gewoonlik 'n geskenk verwag.<sup>30)</sup>

Wat Kompanjiesamptenare in Simonsbaai betref, kan onderskei word tussen dié wat permanent in Simonsbaai gewoon het en diegene wat meestal net in die seisoentyd of vir spesiale geleenthede daarheen gestuur is.

- 
- 27) C.P. Thunberg: *Travels in Europe, Africa and Asia, 1770 - 1779*, I, p. 269.
- 28) C. de Jong: *Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, Ierland en Noorwegen, 1791 - 1797*, I, pp. 30 - 31.
- 29) G. Forster: *A Voyage round the World, 1772 - 1775*, I, p. 58.
- 30) R. Percival: *Account of the Cape of Good Hope*, pp. 50 - 51.

Die belangrikste regeringsampenaar in Simonsbaai was die poshouer, wat regstreeks aan die Goewerneur en die Politieke Raad verantwoordelik was. Hy het in Simonsbaai gewoon en as die persoonlike verteenwoordiger van die Regering moes hy daar die belange van die Kompanjie behartig en die administrasie van die pos beheer. Die verskaffing van verversings en skeepsbenodigdhede aan die Kompanjie se vaartuie het die grootste deel van sy werksaamhede uitgemaak.

Sers. Justinus Blas (ook soms Plas gespel) is in 1743 (die presiese datum is onbekend) as die eerste poshouer in Simonsbaai aangestel. Daar is weinig van Blas verneem totdat goewerneur Hendrik Swellengrebel in Junie 1745 van 'n besoek aan Simonsbaai teruggekeer het. Die Goewerneur het Blas vir sy vlyt en werkywer geprys en besluit om die sersant tot vaandrig te bevorder met 'n salaris van 40 gulden per maand. Die Goewerneur was van oordeel dat dié hoër rang sou help dat die poshouer sy gesag by die pos teenoor skeepsoffisiere beter sou kan handhaaf.<sup>31)</sup>

In 1751 het Blas na Nederland teruggekeer en op 16 Maart van dié jaar is Adriaan de Neijs (De Nys) as die nuwe poshouer in sy plek aangestel.<sup>32)</sup> Hy het die rang van boekhouer gehad en is vroeg in 1754 tot onderkoopman bevorder.<sup>33)</sup> De Neijs, wat

31) C. 37 Resolusiën, 22.6.1745, pp. 222, 228 - 229; G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 63.

32) C. 43 Resolusiën, 16.3.1751, p. 98.

33) C. 46 Resolusiën, 22.1.1754, p. 75.

in Maart 1761 oorlede is, se grafsteen het behoue gebly en is vandag in die Simonstadse begraafplaas te sien.

Sy opvolger was vaandrig Jan Frederik Kirsten (Kerste), wat op 10 Maart 1761 sy nuwe pos aanvaar het.<sup>34)</sup> Kirsten, afkomstig uit Duitsland en stamvader van dié familie in Suid-Afrika, is in Augustus 1762 tot onderkoopman bevorder. Sy salaris was 40 gulden per maand.<sup>35)</sup>

Dit was tydens Kirsten se ampstermyn (1761 - 1774) dat die status van die poshouer in die gedrang gekom het. Kwasterige skeepskapteins was nie altyd bereid om die gesag van die onderkoopman te aanvaar nie. Ten einde dié probleem te bowe te kom en erkenning te gee aan die goeie werk wat Kirsten gelewer het, het die Politieke Raad in 1769 aanbeveel dat hy tot koopman bevorder word. Hoewel sy salaris dieselfde sou bly, was die Bewindhebbers blykbaar nie vir die opgradering van sy pos te vinde nie. 'n Kompromis is toe getref en Kirsten is voortaan as poshouer of resident aangespreek.<sup>36)</sup>

Die status van die poshouer of resident was onveranderd toe Christoffel Brand vir Kirsten op 25 April 1774 opgevolg het.<sup>37)</sup>

34) C. 53 Resolutiën, 10.3.1761, p. 168.

35) C. 54 Resolutiën, 10.8.1762, pp. 208 - 210; C.C. de Villiers en C. Pama: Geslagregisters van die Ou Kaapse Families, I, p. 392.

36) C. 61 Resolutiën, 6.6.1769, pp. 200 - 202.

37) C. 66 Resolutiën, 15.4.1774, p. 171.

Brand se belangrike aanstelling as lid van die Raad van Justisie in 1785 het waarskynlik baie daartoe bygedra dat hy nie meer bereid was om as 'n poshouer bekend te wees nie.<sup>38)</sup> Hy het daarop gewys dat skeepskapteins dié titel as minderwaardig beskou het, aangesien hulle dit vergelyk het met die poshouer op Robbeneiland, wat slegs 'n sersant was. Die Politieke Raad het Brand gelyk gegee en in 1786 is besluit dat die amptelike titel van die regeringsverteenvoordiger in Simonsbaai voortaan slegs resident sou wees. Die titel resident was 'n gesagsposisie wat veral in die Ooste goed bekend was en hoë aansien geniet het.<sup>39)</sup> Brand is ook tot koopman bevorder. Dié rang het hy beklee totdat Nederburgh en Frijkenius in 1792 besluit het dat die resident in Simonsbaai weer 'n onderkoopman moet wees, klaarblyklik om die Kompanjie geld te bespaar.<sup>40)</sup>

In Julie 1793 is Brand as lid van die Politieke Raad aangestel teen 'n salaris van 2 000 riksdaalders per jaar.<sup>41)</sup> In dieselfde jaar is sy seun, Johannes Henricus Brand, as adjunk-resident aangestel met die bedoeling om eers sy vader by te staan en later by hom oor te neem.<sup>42)</sup>

---

38) C. 78 Resolusiën, 13.7.1785, p. 502.

39) C. 79 Resolusiën, 17.5.1786, pp. 750 - 751.

40) Za 30 Mikrofilm: Minut Verbaal (Kabo), 22.10.1792, p. 396.

41) C. 103 Resolusiën, 23.7.1793, p. 12.

42) C. 101 Resolusiën, 26.2.1793, p. 991.

In die winterseisoen het die aantal Kompanjiesamptenare in Simonsbaai aansienlik toegeneem. Afgesien van die paar soldate, junior amptenare en slawe wat die poshouer gereeld bygestaan het, is negosie- en skeepsklerke en ambagslui uit die Kaap na dié baai gestuur om die skeepsbedrywighede te behartig. Die aantal amptenare wat elke jaar gestuur is, het gewissel na gelang van omstandighede. In 1744, byvoorbeeld, was daar altesaam 21,<sup>43)</sup> maar in die bedrywige winterseisoen van 1775 was daar 'n totaal van 83 Kompanjiesdienare. Hieronder is egter ook gereken 25 slawe, wat daardie jaar by die steengroef klippe gekap het.<sup>44)</sup>

Ander belangrike Kompanjiesamptenare wat gereeld in die winterseisoen na Simonsbaai gestuur is, was die dokter van die Kaapse hospitaal en die ekwipasiemeester van Tafelbaai. Met die ingebruikneming van Simonsbaai, het die owerheid besluit om nie 'n ekwipasiemeester in dié baai aan te stel nie. Vir so 'n persoon sou daar buite die winterseisoen nie genoeg werk wees nie. Koste kon ook bespaar word as Tafelbaai se ekwipasiemeester in die winter daarheen gestuur word, aangesien die skeepsbedrywighede in Tafelbaai dan normaalweg baie min was.<sup>45)</sup>

---

43) C. 618 Dagregister, 30.6.1744, p. 306.

44) C. 643 Dagregister, 30.6.1775, p. 174.

45) C. 37 Resolusiën, 23.3.1743, p. 104; C. 45 Resolusiën, 30.1.1753, p. 65.

Die tydelike inwoners van Simonsbaai het grotendeels bestaan uit matrose en reisigers wat op Kompanjiesvaartuie en vreemde skepe in dié baai aangekom het. Aan hierdie besoekers moes gereeld huisvesting, voedsel en drank verskaf word, wat groot eise aan die klein gemeenskap gestel het.

Tydlike inwoners, wat langer as gewoonlik in Simonsbaai vertoef het en vermelding verdien, was die matroos Jan Christian Ende en die soldaat Jean Papineau. Sover vasgestel kon word, was hulle die eerste twee privaatskoolmeesters wat aangestel is om van die inwoners se kinders in die baai te onderrig.

Ende, afkomstig uit Hildesheim, Duitsland, is as skoolmeester deur die poshouer, Kirsten, in diens geneem. Hy was van 3 November 1767 tot 20 November 1770 in die poshouer se diens. Papineau, van Rotterdam, het van 11 Oktober 1786 tot 3 Februarie 1789 as leermeester vir Jeremias Auret se kinders opgetree. Hierdie vroeë onderwysers het gratis verblyf, voedsel en drank gekry en 'n salaris van 18 gulden per maand elk van hul werkgevers ontvang.<sup>46)</sup>

---

46) J. Hoge: Privaatskoolmeesters aan die Kaap in die 18de Eeu, I, pp. 38 - 42; F.P. Chapman: Education in Simon's Town to a Century Ago (Bulletin of the Simon's Town Historical Society, January 1968, p. 17).



Geboue en kaai in Simonsbaai, 1780 (M. 1/1118).

### Oprigting van geboue en 'n kaai

Verskeie belangrike geboue, wat noodsaaklik was vir die bedrywigheide in Simonsbaai en die verblyf van die amptenare, is deur die Kompanjie opgerig. Die eerste regeringsgebou was 'n groot pakhuis, wat verskeie doeleindes gedien het.

In Augustus 1742 het die Bewindhebbers opdrag gegee dat 'n pakhuis in Simonsbaai gebou word. Voldoende ankers, toue, mas-pale en ander skeepsebenodighede vir gebruik van die skepe in die wintermaande, moes daar geberg word.<sup>47)</sup> Op 5 Februarie 1743 het baron Gustaaf van Imhoff, die goewerneur-generaal van Oos-Indië, wat op besoek in die Kaap was, saam met goewerneur Swellengrebel en die sekunde na Simonsbaai gereis om te bepaal waar die pakhuis opgerig moes word. Ná hul terugkeer is besluit dat die pakhuis naby die strand gebou moes word en uit vier of vyf vertrekke sou bestaan. Dieselfde gebou sou gebruik word vir die siek matrose wat per skip in die baai aangekom het. Terselfdertyd kon dit as huisvesting dien vir die enkele amptenare wat daar aan diens was.<sup>48)</sup>

Die Regering het geen tyd verspil nie en 'n paar weke later, op 7 Maart, het die bouery begin. Yster en hout is uit die Kaap na Simonsbaai gestuur. Aangesien dit harde werk was, is besluit

---

47) C. 35 Resolusiën, 22.1.1743, pp. 83 - 84.

48) C. 618 Dagregister, 5.2.1743, p. 43; C. 35 Resolusiën, 14.2.1743, pp. 124 - 125; C. 528 Uitgaande Brieven: H. Swellengrebel - Here XVII, 15.3.1743, p. 131.



dat die arbeiders saam met hul gereelde kosgeld, ekstra rantsoene sou ontvang. Intussen is 'n klein hutjie op die strand opgerig waar verversings en vars groente vir besoekende skepe voorlopig geberg kon word.<sup>49)</sup>

Goewerneur Swellengrebel het verskeie kere na Simonsbaai gegaan om die werk te inspekteer. Vroeg in 1744 het die Raad van Indië die Goewerneur vir sy opoffering bedank en sy tevredenheid uitgespreek oor die goeie vordering wat gemaak is. Op 8 Mei van dié jaar het die Politieke Raad aangekondig dat die grootste deel van die werk aan die pakhuis voltooi is.<sup>50)</sup>

In Julie 1765 het die Regering besluit dat die pakhuis aangebou moes word. Dit sou verleng word en 'n tweede verdieping moes bygevoeg word, wat hoofsaaklik as woonkwartiere sou dien. Met dié bouwerk is geleidelik vordering gemaak en teen Februarie 1768 was dit uiteindelik klaar. Die vergrote pakhuis het 'n eienaardige voorkoms gehad. Die dak was plat en die gebou 450 voet (135 meter) lank, maar slegs 20 voet (6 meter) breed. Die

---

49) C. 35 Resolusiën, 14.2.1743, pp. 124 - 125; C. 528 Uitgaande Brieven: H. Swellengrebel - Raad van Indië, 26.2.1743, p. 53; C. 618 Dagregister, 7.3.1743, p. 61; C. 35 Resolusiën, 12.3.1743, p. 222; C. 618 Dagregister, 5.2.1743, p. 43.

50) C. 618 Dagregister, 4.5.1743, p. 99; C. 499 Inkomende Brieven: Raad van Indië - H. Swellengrebel, 22.1.1744, p. 218; C. 36 Resolusiën, 8.5.1744, p. 172.

Kompanjie se smids- en timmermanswinkels sowel as die bakkerij is ook in dié lang gebou gehuisves.<sup>51)</sup>

Ná 1795 is die pakhuis dikwels verander en 'n derde verdieping is in 1878 aangebou. Die lang pakhuis, in die Wes-skeepswerf van die Simonstadse Vlootbasis, staan vandag nog op dieselfde plek. Hoewel dit nog vir sy oorspronklike doel gebruik word, is dit onmoontlik om te bepaal of dele van die oorspronklike gebou behoue gebly het.<sup>52)</sup>

Aangesien dit vir die Goewerneur nodig was om van tyd tot tyd na Simonsbaai te gaan, moes 'n woonplek aan hom verskaf word waar hy kon oornag. Dit is nie duidelik presies wanneer 'n huis vir die Goewerneur gebou is nie, maar vermoedelik was dit in die vyftigerjare van die 18de eeu. Teen 1759 word na die Goewerneur se huis verwys wat toe reeds blykbaar 'n jaar of wat in gebruik was. Dit was hoër op teen die helling, betreklik ver van die strand af, geleë. Die destydse goewerneur, Ryk Tulbagh, was in dié jaar bereid dat die huis as nuwe hospitaal

---

51) C. 634 Dagregister, 23.7.1765, p. 452; C. 461 Inkomende Brieven: J.F. Kirsten - R. Tulbagh, 4.2.1768, p. 76; G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 116; J.S. Stavorinus: Voyages to the East Indies, II, p. 46; C. 64 Resolusiën, 10.3.1772, pp. 161 - 162.

52) B.B. and B.G. Brock (eds.): Historical Simon's Town, p. 179.

ingerig word, maar ná die moontlikheid ondersoek is, is besluit dat die kamers te klein was.<sup>53)</sup>

In 1772, kort ná Tulbagh se dood, is 'n groter en ruimer huis vir die goewerneur in Simonsbaai gebou. J.A. van Plettenberg, Tulbagh se opvolger, was 'n aristokraat wat van deftige onthale gehou het en daar kon verwag word dat die nuwe huis aan hoë vereistes voldoen het. Volgens reisigers wat Simonsbaai in die sewentigerjare besoek het en kaarte wat uit dié jare dateer, was die woning 'n groot en indrukwekkende gebou, wat drie gewels gehad het. Dit was naby die strand geleë en het bo die ander geboue uitgetroon.<sup>54)</sup>

Dié huis is tot 1791 gereeld deur die Kaapse goewerneurs gebruik. In dié jaar het die Kompanjie besluit om dit te verkoop ten einde sy uitgawes te verminder. Op 24 September 1791 het die Valsbaaise burger, Gideon Rossouw, die huis vir 31 600 gulden gekoop en op 21 November is dit op sy naam geregistreer.<sup>55)</sup>

Rossouw kon die huis oor 'n tydperk van vyf jaar, teen 6 persent rente per jaar, afbetaal. Hy het ook 'n aangrensende stuk grond,

53) C. 51 Resolusiën, 27.11.1759, p. 489; C. 51 Resolusiën, 11.12.1759, pp. 495 - 496.

54) A. Sparman: *Reize naar de Kaap de Goede Hoop, de Landen van den Zuidpool en rondom de Waereld, 1772 - 1776*, I, p. 23; M. 1/1118 *Skets van Simon's Baaij*, c. 1780

55) *Aktehantoor: Old Cape Freeholds*, IV, 21.11.1791, p. 92.

tussen die Elsie'srivier en Vishoekberg, aangekoop waar hy toegelaat is om tot 24 beeste aan te hou.<sup>56)</sup>

Rossouw het egter probleme ondervind met die afbetaling op die huis. 'n Paar keer het hy om uitstel gevra, en in Oktober 1793 kon hy slegs die helfte van sy paalement van 4 339 riksdaalders betaal. Met die Britse besetting in 1795 het hy nog steeds geld op die huis geskuld.<sup>57)</sup>

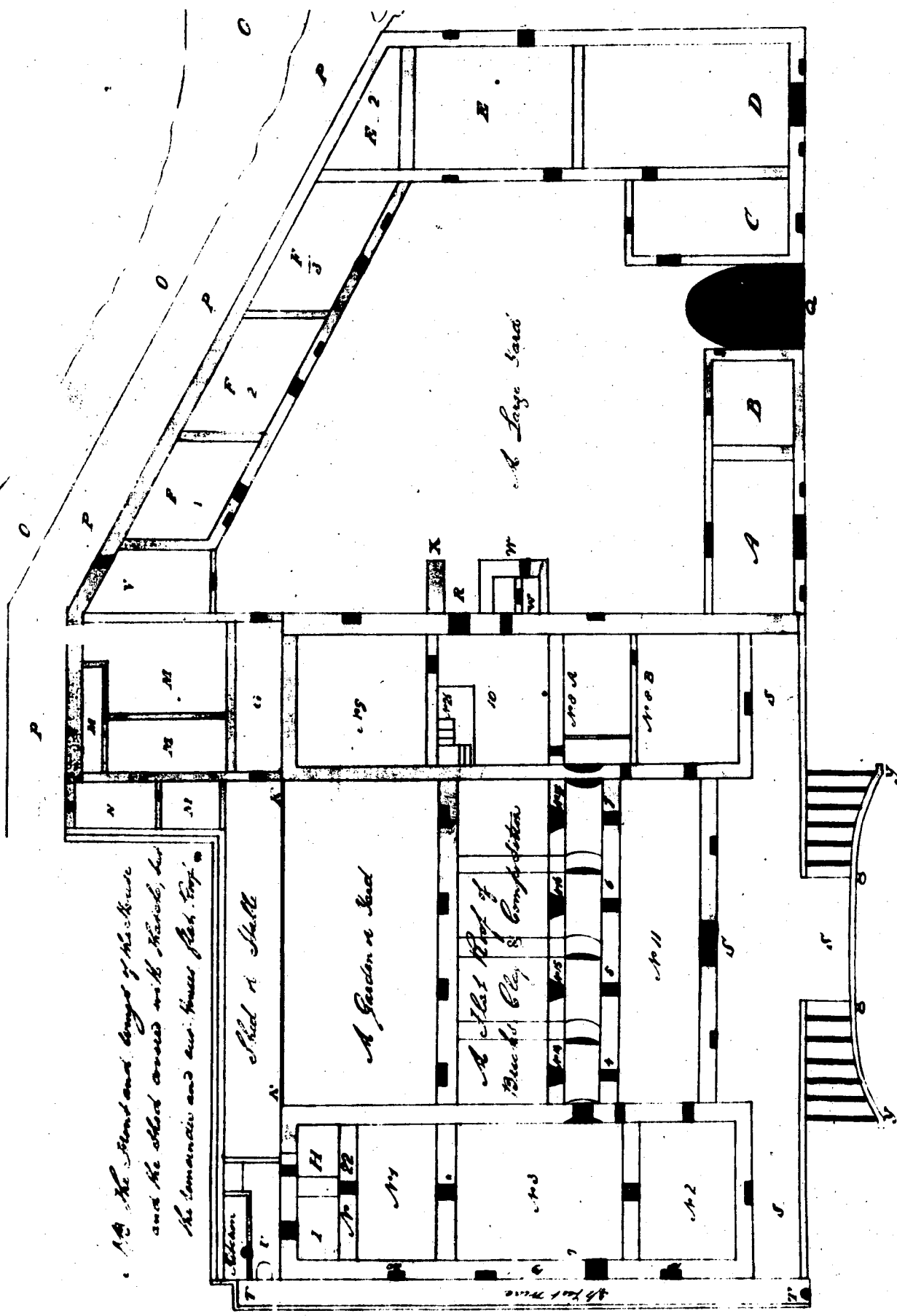
In 1814 is dié huis deur die Koloniale Regering gekoop. Dit het daarna as die Residensie bekend geword omdat die resident in Simonsbaai daar gewoon het. Die Residensie het behoue gebly en huisves vandag onder meer die landdroskantore in Simonstad.<sup>58)</sup>

Dit is vanselfsprekend dat die Posshouer in Simonstad 'n woonplek moes hê. Aanvanklik is geen melding gemaak van 'n aparte huis vir hom nie. Waarskynlik het die Posshouer van die vertrekke in die pakhuis, wat in elk geval as woonkwartiere bedoel is, bewoon. Teen die jaar 1772 het die Posshouer egter sy eie huis in Simonsbaai gehad wat aan die strand, naby die Goewerneur se woning,

56) C. 92 Resolusiën, 16.8.1791, pp. 670 - 673; C. 93 Resolusiën, 26.10.1791, pp. 747 - 748; C. 94 Resolusiën, 13.12.1791, p. 561.

57) C. 102 Resolusiën, 2.4.1793, p. 342; C. 104 Resolusiën, 14.10.1793, pp. 122 - 123.

58) B.B. and B.G. Brock (eds.): Historical Simon's Town, pp. 170 - 171.



Sketsplan van die Residensie in Simonsbaai (M. 1/112).

gestaan het.<sup>59)</sup> Sover vasgestel kon word, was die Posshouer se huis op die perseel waarop Vloothuise in die skeepswerf vandag gebou is. Die oorspronklike gebou is vermoedelik in 1814 gesloop.<sup>60)</sup>

Twee Kompanjiesgeboue wat in die vyftigerjare en vroeë sestigjare van die 18de eeu opgerig is, was 'n stal en 'n slaghuis. Die stal, 'n smal gebou met 'n rietdak, was reeds in 1759 in gebruik.<sup>61)</sup> In 1824 het die dak ingestort en die gebou is daarna gesloop.<sup>62)</sup>

Die Kompanjie se slaghuis was 'n ent van die pakhuis af. Op 21 April 1761 het 'n brand in die slaghuis uitgebreek, maar die vuur is gou geblus en die gebou is gered.<sup>63)</sup> Dit is onbekend of dié gebou later gesloop is.

Een van die belangrikste geboue wat die Kompanjie in Simonsbaai gebou het, was die hospitaal. Die owerheid het gou tot die besef gekom dat sy siek matrose in dié baai beter versorg moes word,

---

59) C. 64 Resolusiën, 10.3.1772, pp. 161 - 162; Vgl. M. 1/1118 Skets van Simon's Baaij, c. 1780.

60) B.E. and B.G. Brock (eds.): Historical Simon's Town, p. 179.

61) C. 51 Resolusiën, 11.12.1759, p. 496.

62) P. Price: The Unveiling of the Society's First Plaques (Bulletin of the Simon's Town Historical Society, July 1971, p. 142).

63) C. 457 (II) Inkomende Brieven: J.F. Kirsten - R. Tulbagh, 22.4.1761, p. 759.

# Prospekt van de Bayfals.

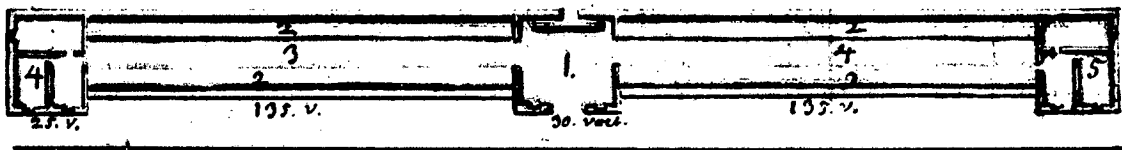
1. Edle Heers Huys
2. Straal
3. Gärten land
4. Vleek voor Hospital in l. in
5. Parkhuys.



## Hospital in een Linie

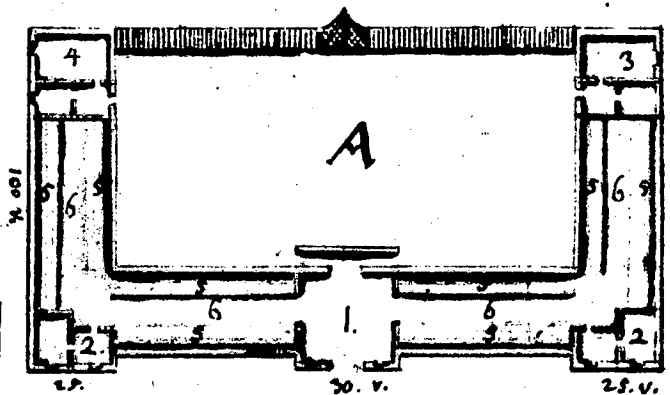


## Grondryt van de selve



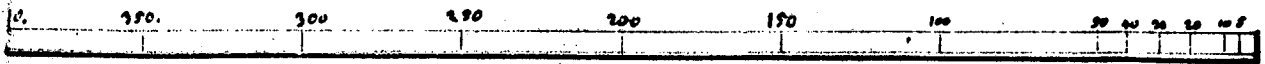
1. Portiek
2. Bettings
3. Gangen
4. voor de meesters
5. Kornbeys.

## Grondryt van de selve



1. Portique
2. voor de Meesters
3. Kornbeys
4. Dispense
5. Bettings
6. gangen

## Hospital Quarré



anders kon sy belangrike skeeps- en handelsbedrywighede nadelig geraak word. Aangesien die siekeboeg in die pakhuis onvoldoende geblyk het, het die Politieke Raad op 27 November 1759 in beginsel besluit dat 'n hospitaal in Simonsbaai gebou moes word. Om te verhoed dat die gebou nat en klam word, moes dit nie naby die strand gebou word nie.

Die landmeter, Joseph Ponté, en vaandrig, Jan Kirsten, wat kort daarna poshouer geword het, het vervolgens opdrag gekry om vas te stel of die Goewerneur se huis in Simonsbaai dalk as hospitaal gebruik kon word.<sup>64)</sup> Dié plan was egter nie prakties nie. Die huis se vertrekke was te klein, terwyl die uitbreidings wat gedoen sou moes word, feitlik net so veel sou kos as 'n nuwe hospitaal.<sup>65)</sup>

Ponté en Kirsten het hierop voortgegaan om 'n geskikte plek vir die hospitaal te soek. Hulle het besluit op 'n stuk garsland van sowat 6 morg (5,1 hektaar) wat aan die oud-seekaptein, Cornelis de Leeuw, behoort het. Die grond was geleë teen 'n helling, tussen die Kompanjie se stal en die pad na die Kaap. De Leeuw het ingewillig om die grond af te staan, in ruil vir 'n stuk grond aan die Liesbeekrivier.<sup>66)</sup>

---

64) C. 51 Resolusiën, 27.11.1759, pp. 488 - 490.

65) C. 301 Memoriën en Rapporten: J. Ponté en J.F. Kirsten - R. Tulbagh, 10.12.1759, pp. 420 - 421.

66) C. 51 Resolusiën, 11.12.1759, pp. 499 - 500; C. 55 Resolusiën, 13.12.1763, p. 313.



Nadat die Politieke Raad sy goedkeuring verleen het, het Ponté sketsplanne van die voorgestelde hospitaal voorgelê. Volgens sy voorstelle was daar twee moontlikhede: 'n lang gebou van 350 voet (105 meter), of een met 'n vooraansig van 200 voet (60 meter) en twee flanke, elk 100 voet (30 meter) lank.<sup>67)</sup>

Ponté se voorstelle is deur die Politieke Raad bespreek. Die ontwerp, wat 'n hospitaal met flanke getoon het, het groter byval gevind. Ná 'n geringe wysiging, is dié ontwerp aanvaar. Die hospitaal sou 'n vierkantige gebou wees met die sye elk 130 voet (39 meter) lank. Die Raad het besluit dat bouwerk aan die hospitaal so gou as moontlik moes begin en dat Ponté in beheer van die projek sou wees.<sup>68)</sup>

Die bouery aan die hospitaal het teen die einde van De Neijs se ampstermyn begin. Dié poshouer het baie aandag aan die belangrike taak gegee. Teen September 1760 het hy die Goewerneur in kennis gestel dat elke beskikbare man by die pos en selfs siek matrose, wat daartoe in staat was, aan die hospitaal gebou het.<sup>69)</sup>

---

67) C. 301 Memoriën en Rapporten: J. Ponté en J.F. Kirsten - R. Tulbagh, 10.12.1759, pp. 420 - 421.

68) C. 51 Resolusiën, 11.12.1759, pp. 497 - 500; C. 64 Resolusiën, 10.3.1772, p. 161; G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 116.

69) C. 457 (II) Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 6.9.1760, p. 528.

Nadat De Neijs oorlede is, het Kirsten in 1761 die nuwe poshouer geword. As iemand wat ten nouste met die projek gemoeid was, kon hy toesien dat die werk sonder onderbreking voortgesit word. In die wintermaande van 1761 en 1762, toe baie siek matrose aan wal gebring is, en die ou siekeboeg nie plek vir almal gehad het nie, het Kirsten die noodsaaklikheid besef dat die hospitaal so gou as moontlik voltooi moes word.<sup>70)</sup>

Vir die poshouer was dit 'n groot dag toe die hospitaal uiteindelik voltooi is. Op 23 Julie 1765 het Kirsten self na die Kaap gegaan om die goeie nuus aan die Goewerneur mee te deel.<sup>71)</sup> Die hospitaal was ruim en lugtig en indien omstandighede dit vereis, kon tot driehonderd siekes op 'n keer daar verpleeg word.<sup>72)</sup>

Die reisiger Le Vaillant het die hospitaal as 'n baie mooi gebou beskryf.<sup>73)</sup> Stavorinus was van oordeel dat die ontwerp, veral die groot en vierkantige binneplein wat die siekes baie vars lug gebied het, grootliks tot minder sterftes bygedra het.<sup>74)</sup>

70) C. 457 (III) Inkomende Brieven: J.F. Kirsten - P. van Reede van Oudtshoorn, 29.7.1761; C. 458 Inkomende Brieven: J.F. Kirsten - R. Tulbagh, 2.2.1762, p. 108.

71) C. 634 Dagregister, 23.7.1765, p. 452.

72) C. 64 Resolusiën, 10.3.1772, p. 161; C. 463 Inkomende Brieven: J.F. Kirsten - J.A. van Plettenberg, 18.6.1772, p. 393.

73) F. le Vaillant: Reize in de Binnenlanden van Afrika, langs de Kaap de Goede Hoop, 1780 - 1785, I, p. 81.

74) J.S. Stavorinus: Voyages to the East Indies, II, p. 46.

Pieter Domas (vermoedelik Dumas), wat in 1763 as die nuwe dokter in Simonsbaai aangestel is, was die eerste dokter wat by die voltooide hospitaal gewerk het.<sup>75)</sup> Ander dokters, wat ná Domas in bevel by die hospitaal was, was Daniël Brand (1777 - 1781), Johan Michael Leijd (1781 - 1782), Gotlieb Mader (1782 - 1791) en Jan Sinkantijn (1791 - 1795).<sup>76)</sup>

Die dokter in Simonsbaai het in 'n huis naby die hospitaal gewoon. Dié huis, wat teen die einde van die sewentigerjare op kaarte aangetoon is, was waarskynlik die goewerneur se vorige huis.<sup>77)</sup>

Die basiese struktuur van die hospitaal het oor die jare min verander. Op 18 Augustus 1766, sowat 'n jaar ná die hospitaal voltooi is, het 'n aardsekok Simonsbaai getref. Die siekes wou paniekbevange uit die hospitaal vlug, maar gelukkig was die trilling gou verby. Die enigste skade aan die gebou was 'n kraak in een van die voorste gewels. Dit is egter maklik herstel.<sup>78)</sup>

Twee jaar later het swaar reëns veroorsaak dat een van die agterste gewels van die gebou ingeval het. Ook dit kon sonder veel koste herstel word.<sup>79)</sup>

75) C. 55 Resolusiën, 3.5.1763, pp. 147 - 148.

76) C. 69 Resolusiën, 28.1.1777, p. 61; C. 73 Resolusiën, 13.3.1781, p. 167; C. 74 Resolusiën, 16.7.1782, p. 698; C. 90 Resolusiën, 8.2.1791, pp. 207 - 218.

77) Vgl. M. 1/1118 Skets van Simon's Baaij, c. 1780.

78) C. 636 Dagregister, 18.8.1766, pp. 185 - 186.

79) C. 636 Dagregister, 27.8.1768, p. 745.

In Februarie 1792 is die rietdak van die hospitaal gedeeltelik vervang,<sup>80)</sup> en later dieselfde jaar is 'n groot deur na die binneplein aangebring en 'n nuwe solder aangebou.<sup>81)</sup>

Dié hospitaal het nie behoue gebly nie. Sover vasgestel kan word, was dit geleë naastenby waar die huidige Vloothoofkwartier vandag gebou is.<sup>82)</sup>

Die enigste ander gebou wat die Kompanjie vir burgerlike doeleindes opgerig het, was 'n huisie vir die tuinier van die Kompanjies-tuin.<sup>83)</sup> Min besonderhede oor die huisie is bekend, maar dit is feitlik seker dat die oorspronklike huis nie behoue gebly het nie. Die plek waar dit gebou is, was naastenby in die omgewing waar die Government's Garden House (later Kommandant se Huis en tans Oatlands) ná die Britse besetting opgerig is.<sup>84)</sup>

In 1772 het die Goewerneur 'n opname van die bestaande regeringsgeboue in Simonsbaai laat doen. Dit het die volgende getoon: die pakhuis, met die bakkerij, smids- en timmermanswinkels, die

80) C. 96 Resolusiën, pp. 450 - 451.

81) C. 475 (II) Inkomende Brieven: C. Brand - J.I. Rhenius, 29.5.1792, p. 592.

82) Vgl. B.B. and B.G. Brock (eds.): Historical Simon's Town, p. 25.

83) Die aanlê van die Kompanjiestuin word op pp. 157 - 159 volledig bespreek.

84) C. 47 Resolusiën, 30.4.1755, p. 239; C. 48 Resolusiën, 28.12.1756, pp. 549 - 550; H.C. Willis: The Commandant's House (Bulletin of the Simon's Town Historical Society, January 1970, p. 16).

hospitaal, die Goewerneur se woning, die poshouer se huis en die slaghuis. Volgens skatting was die waarde van dié geboue aansienlik meer as 200 000 gulden. Klipstene, wat nodig was vir die geboue se fundamente, is nie met dié kosteberekening in aanmerking geneem nie.<sup>85)</sup>

In 1786 het die Resident gekla dat sommige van die regeringsgeboue in 'n swak toestand was, aangesien hy nie arbeiders gehad het wat die instandhouding daarvan kon behartig nie. Gevolglik is 'n timmerman, 'n messelaar en 'n smid uit die Kaap gestuur om die nodige opknappingswerk te doen.<sup>86)</sup> Vyf jaar later is sowat 1 000 lb (450 kg) yster, 200 lb (90 kg) spykers, 'n halfaam (86,4 liter) lynolie en 200 lb (90 kg) verf gebruik om die geboue op te knap en te verbeter.<sup>87)</sup>

Bogenoemde regeringsgeboue in Simonsbaai was meestal daarop gemik om in die behoeftes van die Kompanjie in die wintermaande te voorsien. Daar het weinig motivering bestaan om die Kompanjiespos verder uit te brei of te ontwikkel. Met die aankoms van die Britse besettingsmag in 1795 het hulle in Simonsbaai nouliks twintig geboue, waaronder die huise van die vryburgers, aangetref.<sup>88)</sup>

---

85) C. 64 Resolusiën, 10.3.1772, pp. 161 - 163.

86) C. 79 Resolusiën, 12.5.1786, p. 738.

87) C. 325 (I) Memoriën en Rapporten: C. Brand - J.I. Rhenius, 3.8.1791, p. 244; C. 97 Resolusiën, 3.4.1792, p. 16.

88) R. Percival: Account of the Cape of Good Hope, p. 47.

Ander konstruksiewerke wat die Regering in Simonsbaai aangepak het, was 'n kaai en twee militêre batterye. Die kaai, wat in 1768 gebou is, was bedoel om die skeepsbedrywigheide in die baai t.w. verversing en die verskeping van produkte en skeepsgoedere te vergemaklik. Dit is met stene en hout gebou. Die werk is onder die toesig van die poshouer, Kirsten, voltooi. Ná voltooiing het die kaai sowat 35 voet (10,5 meter) ver die see ingestrek. Die hoogte was 3 voet (0,9 meter) bokant die hoogwatermerk. Swaar ankers is gebruik om stewigheid en veiligheid te verseker.<sup>89)</sup>

Die kaai is gereeld gebruik totdat resident Brand in April 1792 gewaarsku het dat die houtbalke erg verrot is en die gevaar bestaan het dat die kaai kon instort. Gevolglik het hy die Regering dringend versoek om genoeg hout te stuur sodat die nodige herstelwerk gedoen kon word.<sup>90)</sup>

Later dieselfde jaar het Nederburgh en Frijkenius voorgestel dat die kaai tot 60 voet (18 meter) verleng word. 'n Langer kaai sou help dat skeepsbedrywigheide tydens hoogwater en ebgety minder ontwrig word.<sup>91)</sup> 'n Kommissie, bestaande uit die Resident, die ekwipasiemeester, Cornelis Cornelisz., die ingenieur, Louis

---

89) C. 636 Dagregister, 5.2.1768, p. 606; C. 461 Inkomende Brieven: J.F. Kirsten - R. Tulbagh, 4.2.1768, pp. 75 - 76.

90) C. 97 Resolusiën, 3.4.1792, pp. 17 - 19.

91) C. 689 Brieven van Commissarissen-Generaal Nederburgh en Frijkenius - Raad van Politie, 25.10.1792, pp. 654 - 655.

Thibault, kaptein Jan Voltelen en die skeepstimmerman, Mijndert van Eijk, is aangestel om oor die koste van die kaai se verlenging verslag te doen.<sup>92)</sup> Die Kommissie was van oordeel dat die werk nagenoeg 3 000 Hollandse gulden sou kos. Die arbeidsloon was nie hierby ingereken nie, aangesien Brand van oordeel was dat die werk gedoen kon word deur die gewone arbeiders in Simonsbaai.<sup>93)</sup> Die werkers moes ook 'n waterpypleiding aanbring van die stroom water wat uit die berg gevloei het na die kaai. Dit sou die voorsiening van vars water aan die skepe baie vergemaklik en bespoedig.

Ter bestryding van die koste sou skepe wat die kaai en die geriewe gebruik, kaaigeld moes betaal. Dié heffing was tien riksdalders per vreemde skip, maar inwoners van Simonsbaai sou slegs vyf riksdalders per jaar betaal.<sup>94)</sup>

In Maart 1794 is die eerste vrag benodigde boumateriaal met die Meermin na Simonsbaai vervoer en is met die werk begin. 'n Jaar later is gerapporteer dat die verlenging van die kaai voltooi was.<sup>95)</sup>

---

92) C. 99 Resolutiën, 26.10.1792, p. 284.

93) C. 696 Verslag en Bijlagen van Nederburgh en Frijkenius, 16.2.1793, p. 364.

94) C. 690 Brieven van Commissarissen-Generaal Nederburgh en Frijkenius, 20.2.1793, pp. 723 - 724.

95) C. 105 Resolutiën, 4.3.1794, p. 679; C. 108 Resolutiën, 13.3.1795, p. 470.

Dié kaai is in 1862 gesloop toe uitbreidings aan die skeepswerf in Simonstad gedoen is.<sup>96)</sup>

Met die oog op die militêre verdediging van die baai is twee batterye, nl. Boetselaar en Zoutman, in 1793 en 1794 in Simonstad gebou. Die oprigting van hierdie batterye word volledig in hoofstuk VI bespreek.

(b) Die Kompanjiespos as ontvangsdepot vir landbouprodukte en skeepsgoedere

Voordat landbouprodukte en ander voorrade aan die skepe gelewer kon word of herstelwerk gedoen kon word, moes die produkte en materiaal eers na Simonsbaai vervoer word en dáár geberg word. Aanvanklik is produkte en goedere uit die Kaap oorland tot by Kalkbaai gestuur en vandaar met skuite na Simonsbaai vervoer.<sup>97)</sup> Dit is gedoen omdat die terrein tussen Kalkbaai en Simonsbaai haas onbegaanbaar was.

Namate die bedrywighede in die nuwe winterhawe toegeneem het, moes die Kaapse regering reëlings tref wat sy skepe van 'n beter diens sou verseker. Daar is besluit dat Klein skepies sowat

---

96) P. Price: The Unveiling of the Society's First Plaques (Bulletin of the Simon's Town Historical Society, July 1971, p. 142).

97) C. 448 Inkomende Brieven: Gesagvoerder van Jonge Willem - H. Swellengrebel, 9.9.1742, p. 375.



drie weke tot 'n maand vóór die aanvang van die winterseisoen met voorrade en skeepsbenodighede na Simonsbaai gestuur sou word. Die hoekers, die Hector en die Termeijen, is die eerste wat gereeld vir hierdie vervoerdiens tussen Tafelbaai en Simonsbaai gebruik is.<sup>98)</sup>

Die hoekers was egter nie die geskikste vervoermiddels nie. Hulle was veels te klein, met die gevolg dat verskeie vaarte dikwels onderneem moes word om die vrag in Simonsbaai te kry.<sup>99)</sup> Die skepe se seewaardigheid was ook nie altyd bo verdenking nie,<sup>100)</sup> terwyl die tekort aan vaartuie aan die Kaap dikwels daartoe gelei het dat die hoekers vir ander dringende werk gebruik moes word, juis wanneer hulle vir die vaarte na Simonsbaai benodig was.<sup>101)</sup>

Dit het dus gou duidelik geword dat die vryburgers en die owerheid, wat uit die Kaap en die omliggende distrikte produkte na Simonsbaai wou vervoer al hoe meer op die ossewa aangewese sou wees. Die ontwikkelde toestand van Simonsbaai teen 1742 en die feit dat die owerheid die baai slegs as 'n tydelike toevlugsoord vir sy skepe in die wintermaande beskou het, het veroorsaak dat

98) C. 35 Resolusiën, 14.2.1743, pp. 125 - 126; C. 620 Dagregister, 18.4.1747, p. 224; C. 51 Resolusiën, 10.4.1759, pp. 232 - 233; C. 61 Resolusiën, 6.6.1769, p. 203.

99) C. 76 Resolusiën, 18.5.1784, p. 278.

100) C. 51 Resolusiën, 10.4.1759, pp. 232 - 233; C. 52 Resolusiën, 8.4.1760, p. 272.

101) C. 96 Resolusiën, 17.2.1792, p. 424.

daar weinig gedoen is om 'n goeie padverbinding tussen die Kaap en Simonsbaai te bewerkstellig.

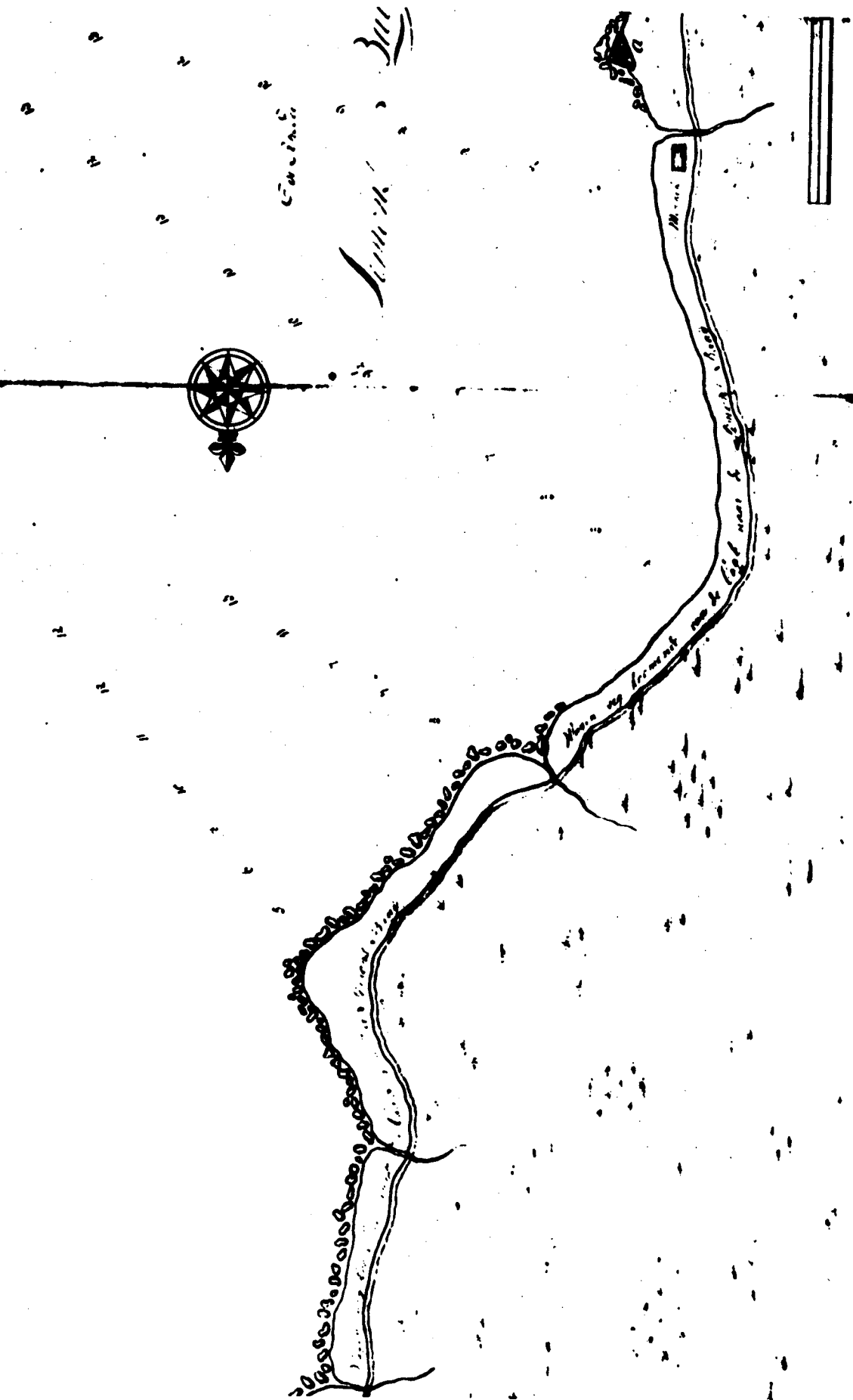
Landbouprodukte, soos wyn en koring, en skeepsbenodighede, waaronder maspale en ankers, moes gereeld oorland na Simonsbaai vervoer word. Die toestand van die wapad, die enigste oorlandse verbinding tussen die Kaap en Simonsbaai, was egter baie swak. Tussen Simonsbaai en Muizenberg het die wapad tussen hoë rotse gekronkel, terwyl groot klippe en rotse dikwels in die pad gelê het. Aan die een kant van die pad was die see en aan die ander kant steil rotswande. 'n Reis moes teen slakkepas afgelê word en op sommige plekke was die pad so nou dat twee waens skaars bymekaar kon verbyry. Naby Simonsbaai was die pad slegs tussen 10 en 12 voet (3 tot 3,6 meter) breed.<sup>102)</sup>

'n Reis tussen die Kaap en Simonsbaai het gewoonlik sowat ses uur lank geduur. As die suidoostewind sterk gewaai het, het die see op sommige plekke oor die pad gespat en is die waens aansienlik vertraag. Aangesien die roete gevaarlik was, moes altyd behendige drywers, goed afgerigte osse en sterk waens gebruik word.<sup>103)</sup>

Naby die Elsiesrivier het dryfsand 'n ernstige gevaar vir mens en

102) C. de Jong: Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, I, p. 61; C. 77 Resolusiën, 14.2.1785, pp. 152 - 155; C. 77 Resolusiën, 15.3.1785, pp. 242 - 243.

103) A. Sparman: Reize naar de Kaap de Goede Hoop, 1772 - 1776, I, pp. 23 - 27; C. 35 Resolusiën, 14.2.1743, p. 126.



Kaart wat eerste wapad tussen Muizenberg en Simonsbaai  
aantoon (M. 3/14).

dier ingehou, terwyl die sandvlei voor Muizenberg in die reëntyd dikwels onbegaanbaar was.<sup>104)</sup>

Hoe gevaarlik die pad was, blyk uit 'n voorval wat in 1763 plaasgevind het. Een van die waens, wat swaar maspale na Simonsbaai vervoer het, het onderweg omgeslaan. Een van die 36 arbeiders, wat die waens vergesel het, is ernstig beseer en het later gesterf.<sup>105)</sup> As die gevaarlike toestand van die pad in ag geneem word, is dit eintlik merkwaardig dat daar nie baie meer ernstige ongelukke voorgekom het nie.

Die agttiende-eeuse reisigers, Sparman,<sup>106)</sup> Foster<sup>107)</sup> en Parker<sup>108)</sup> was eenparig in hul kritiek op die swak toestand van die pad, terwyl 'n onbekende groep reisigers in 1780 erg gekla het nadat hulle wa in die sand vasgeval het en die besoekers die res van die pad na die Kaap moes stap.<sup>109)</sup> Die kwaaieste kritiek het van De Jong gekom, wat onomwonde verklaar het dat dit die swakste pad in die land is en dat sy reis na die Kaap die uitputtendste was wat hy nog onderneem het.<sup>110)</sup>

---

104) C. de Jong: Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, I, p. 61.

105) C. 632 Dagregister, 10.6.1763, p. 391; C. 632 Dagregister, 19.6.1763, p. 401.

106) A. Sparman: Reize naar de Kaap de Goede Hoop, 1772 - 1776, I, pp. 23 - 27.

107) G. Forster: A Voyage round the World, 1772 - 1775, II, p. 551.

108) M.A. Parker: A Voyage round the World, pp. 36, 39.

109) T. Pasley (ed.): Private Sea Journals, 1778 - 1782, p. 83.

110) C. de Jong: Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, I, pp. 59 - 60.

Die swak en moeilike pad het 'n nadelike uitwerking gehad op die kondisie van die beeste, wat in die wintermaande feitlik daaglik die swaar belaaide waens van Simonsbaai na die Kaap en terug moes trek.<sup>111)</sup> Dit het veroorsaak dat die vervoerkoste baie verhoog is. Kommissaris D. Nolthenius het reeds in 1748 aangevoer dat elke skip wat in Valsbaai geanker het die Kompanjie byna dubbel so veel gekos het as wanneer dit Tafelbaai aangedoen het.<sup>112)</sup> In sy verslag aan die Here XVII het hy gemeld dat die swaar togte na Simonsbaai regstreeks tot die agteruitgang van die Kompanjie se beeste en osse gelei het.<sup>113)</sup> As in gedagte gehou word dat minstens veertig osse gebruik is om een swaar skeepsmas na Simonsbaai te vervoer, is dit verstaanbaar waarom die vervoerkoste so hoog was.<sup>114)</sup>

In die winterseisoen van 1764 is so baie togte na Simonsbaai onderneem, dat baie van die Kompanjie se beeste wat daarvoor gebruik is, gevrek het. Tweehonderd osse, teen 8 riksdalders stuk, moes daarna dadelik aangekoop word sodat die werk kon voortgaan.<sup>115)</sup> Met die skerp styging in die pryse van waens en beeste in die 18de eeu,<sup>116)</sup> is dit te verstane dat die vervoer

111) C. 620 Dagregister, 5.9.1747, p. 325.

112) V.C. 36 Rapporten der Commissarissen: D. Nolthenius - H. Swellengrebel, 2.4.1748, p. 733.

113) V.C. 36 Rapporten der Commissarissen,: D. Nolthenius - Here XVII, 20.4.1748, p. 661.

114) C. 632 Dagregister, 10.6.1763, p. 391.

115) C. 57 Resolutiën, 26.3.1765, pp. 304 - 305.

116) Vgl. Resolusies van die Politieke Raad, V, 25.2.1716, p. 27; C. 285 Requesten en Nominatiën, 7.1.1788, p. 35.

koste in 1786 as ontstellend hoog bestempel is.<sup>117)</sup> Die hoë vervoerkoste is in dieselfde jaar deur goewerneur Van de Graaff aangegee as die belangrikste rede waarom nie voldoen kon word aan 'n versoek om aanvullende skeepsvoorrade en toue na Simonsbaai te stuur nie.<sup>118)</sup>

In die winter van 1791, toe soldate van die regiment Wurtemberg uit Valsbaai na Batavia moes seil, is besluit om hulle vertrek tot later uit te stel. Die manskappe en hul bagasie sou uit die Kaap na Simonsbaai vervoer moes word en daar is gevrees dat die hoë eise wat dié togte aan die osse sou stel, verdere verliese kon meebring. Gevolglik is besluit om tot ná die winterseisoen te wag, wanneer die troepe uit Tafelbaai kon vertrek.<sup>119)</sup>

Hoe vinnig die vervoerkoste tussen die Kaap en Simonsbaai gestyg het, het in 1792 duidelik geblyk. Die Drie Gebroeders, wat vroeg in Junie van dié jaar naby Simonsbaai gestrand het,<sup>120)</sup> het 'n waardevolle vrag koffiebome aan boord gehad en baie moeite is gedoen om die vrag te probeer berg.

117) V.C. 117 Beredeneerde Memorie over den Staat van Defensie van Cabo de Goede Hoop, 1786, p. 62.

118) C. 572 Uitgaande Brieven: C.J. van de Graaff - J. Steffens, 25.8.1786, pp. 586 - 587.

119) C. 92 Resolutiën, 10.8.1791, p. 617; C. 92 Resolutiën, 16.8.1791, pp. 624 - 625.

120) C. 475 Inkomende Brieven: C. Brand - J.I. Rhenius, 2.6.1792, p. 611; C. 97 Resolutiën, 8.6.1792, p. 558.

Nadat die koffiebone aan w<sup>1</sup>al gebring is, is besluit om dit na die Kaap te vervoer, waar dit op 'n openbare veiling verkoop sou word. Die vervoer van die eerste tien w<sup>1</sup>avragte het in totaal 117 riksdalder gekos.<sup>121)</sup> Die verkoop van die koffiebone het egter minder opgelewer as wat die vervoerkoste beloop het. Daar is toe besluit om die karweierij te staak en die koffiebone in Valsbaai te verkoop.<sup>122)</sup>

Nederburgh en Frijkenius se aankoms in Simonsbaai op 18 Junie 1792 en hierdie hooggeplaastes se eerstehandse kennismaking met die pad tydens hulle reis na die Kaap, kon moontlik daartoe bygedra het dat die brandmeester, Arend van Wielligh, kort daarna gelas is om 'n verslag oor die toestand van die pad voor te lê.<sup>123)</sup>

Volgens dié verslag het dit geblyk dat die pad maklik in die reëntyd verspoel het. In die wintermaande, wanneer baie mense die pad gebruik het, kon dit lewensgevaarlik wees. Van Wielligh het voorgestel dat almal wat die pad gebruik, tolgeld betaal. Dié

121) C. 97 Resolusiën, 11.7.1792, p. 870.

122) C. 97 Resolusiën, 21.7.1792, pp. 1005 - 1006; C. 98 Resolusiën, 9.8.1792, pp. 77 - 78; C. 201 Bijlagen tot Resolusiën, 7.8.1792, p. 35.

123) C. 475 (II) Inkomende Brieven: C. Brand - J.I. Rhenius, 18.6.1792, p. 691; C. 97 Resolusiën, 23.6.1792, p. 661.

geld kon gebruik word om die pad te verbeter en in stand te hou.<sup>124)</sup>

Na aanleiding van dié verslag het die kommissaris-generaal die ingenieur, Thibault, opdrag gegee om die pad te verbeter. Daarna sou padgebruikers tolgeld moes betaal. Die heffing vir 'n koets was 6 schelling, 'n wa met vier wiele 4 schelling, 'n kleiner rytuig 2 schelling en 'n ryperd 1 schelling.<sup>125)</sup>

Hierdie maatreëls was blykbaar nie baie suksesvol nie, want met die Britse besetting, in 1795, is daar steeds gekla oor die swak toestand van die pad en die moeilike en vermoeiende reis wat dit tot gevolg gehad het.<sup>126)</sup>

Benewens die probleme met die vervoer van produkte was die grootste probleem wat Simonsbaai as ontvangsdepot gekortwiek het, die ernstige gebrek aan pakplek. Die feit dat daar in die pakhuis van die Kompanjie nie voldoende bergplek was nie, het dikwels meegebring dat voorrade wat dringend benodig is, nie beskikbaar was nie.

Die klein hutjie, wat aanvanklik op die strand opgerig is om in

124) C. 97 Resolusiën, 26.6.1792, pp. 753 - 755.

125) C. 205 Bijlagen tot Resolusiën, 19.11.1792, p. 247; C. 99 Resolusiën, 24.12.1792, pp. 1078 - 1081.

126) R. Percival: Account of the Cape of Good Hope, pp. 53 - 54.



tydelike bergingsbehoefte in Simonsbaai te voorsien, het heeltemal onvoldoende bergplek gebied. So, byvoorbeeld, was die Ananas, wat in Junie 1742 in Simonsbaai geanker het, by gebrek aan voorrade, verplig om ankertoue, 'n vat spek en soutvleis by die Duijnenburg, wat ook in die baai was, oor te neem alvorens die skip sy reis kon voortsit.<sup>127)</sup>

Nadat die pakhuis voltooi is, het dit steeds gebeur dat die Kompanjie nie sy skepe in Simonsbaai van alle benodigde voorrade kon voorsien nie. Die Langewijk, in 1749, en die Geregtigheid, in 1754, moes deur susterskepe in die baai van voorrade voorsien word, aangesien die Kompanjie se pakhuis te min voorrade gehad het.<sup>128)</sup> Dié toedrag van sake is vererger wanneer die hoekers, met voorrade vir Simonsbaai, deur teenwinde vertraag is. In 1756 het die provisieskip die Schuijlenburg onderweg na Simonsbaai vergaan, en groot probleme vir die poshouer geskep.<sup>129)</sup>

Reeds kort nadat die pakhuis voltooi is, het die Regering besef dat die gebou te klein was. Daar is toe besluit dat die deel van die pakhuis, wat as siekeboeg ingerig is, vir pakplek gebruik moet word as omstandighede dit vereis het.<sup>130)</sup> Nietemin was die

127) C. 448 Inkomende Brieven: H. Swellengrebel - R. Tulbagh, 1.6.1742, pp. 230 - 231; C. 34 Resolusiën, 5.6.1742, pp. 176 - 177.

128) C. 41 Resolusiën, 10.6.1749, p. 119; C. 454 Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 3.8.1754, p. 397.

129) C. 618 Dagregister, 9.6.1744, p. 297; C. 626 Dagregister, 3.6.1756, p. 352.

130) C. 449 Inkomende Brieven: H. Swellengrebel - R. Tulbagh, 22.6.1744, p. 321.

pakplek so min dat voorrade wat in 1759 deur die skepe in Simonsbaai afgelaai is, buite gelaat moes word.<sup>131)</sup>

Die volgende paar jaar het geen verbetering aan dié toedrag van sake gebring nie. Die gebrek aan pakplek is gereeld onder die aandag van die Goewerneur en die Politieke Raad gebring,<sup>132)</sup> maar dit was eers op 23 Julie 1765 dat die owerheid besluit het om daadwerklik op te tree. Die poshouer, Kirsten, is in kennis gestel dat die pakhuis vergroot sou word.<sup>133)</sup>

Die pakhuis is toe verleng en 'n tweede verdieping is bygevoeg. Teen Februarie 1768 het Kirsten berig dat die grootste deel van die werk afgehandel was.<sup>134)</sup>

In Augustus 1774 is die bergingsprobleme vererger deurdat 'n gedeelte van die pakhuis gedreig het om in te val. Die fondament, aan die berg se kant, het gesak en veroorsaak dat van die gebakte kleistene begin verbrokkel het. As 'n tydelike maatreël is dié deel van die gebou dadelik met pale gestut, terwyl lêers wyn,

131) C. 51 Resolusiën, 27.11.1759, pp. 487 - 489.

132) C. 53 Resolusiën, 9.5.1761, p. 230; C. 57 Resolusiën, 8.5.1765, p. 383.

133) C. 634 Dagregister, 23.7.1765, p. 452.

134) C. 461 Inkomende Brieven: J.F. Kirsten - R. Tulbagh, 4.2.1768, p. 76.

ander provisie en skeepsvoorrade uit die pakkamer verwyder is. Daar is later besluit om dié deel af te breek en te herbou.<sup>135)</sup>

Die gebrek aan die nodige bergruimte het gedurende die laaste vyftien jaar van die Kompanjie se bewind telkens uiteenlopende probleme opgelewer. Dit het byvoorbeeld in 1782 groot verleentheid veroorsaak met die aankoms van die Regiment Luxemburg in Simonsbaai. Dié troepemag, wat gestuur is om die Kaap teen 'n moontlike vreemde inval te beskerm, moes oorland na die Kaap vervoer word, maar in die pakhuis was daar geen plek om hulle bagasie tydelik te berg nie.<sup>136)</sup>

In Mei 1784 het die Vrede en Vrijheid in Simonsbaai aangekom met 'n vrag wat daar ontskeep moes word. Die kaptein is egter meegedeel dat daar in die pakhuis geen plek vir die voorrade was nie.<sup>137)</sup>

Die Java, wat in Julie 1788 dringende herstelwerk in Simonsbaai moes ondergaan, het 'n waardevolle vrag peper, kaneel en linne aan boord gehad wat na Batavia vervoer moes word. Ten einde die

---

135) C. 464 Inkomende Brieven: C. Brand - J.A. van Plettenberg, 13.8.1774, p. 465; C. 464 Inkomende Brieven: C. Brand - J.A. van Plettenberg, 15.8.1774, p. 470.

136) C. 468 Inkomende Brieven: C. Brand - J.A. van Plettenberg, 20.5.1782, p. 176.

137) C. 76 Resolusiën, 4.5.1784, p. 260.

herstelwerk te doen, moes die \*vrag eers ontskeep word, maar in daardie stadium was daar geen plek in die pakhuis nie. Die werk aan die Java, en sy seildatum, moes gevolglik lank uitgestel word.<sup>138)</sup>

In die wintermaande van 1791 en 1792 het dit verskeie kere gebeur dat daar in die pakhuis geen plek was vir die vrag wat die skepe na die baai gebring het nie. By sulke geleenthede moes selfs die klein provisiesskip, die Zeenimph, as pakplek gebruik word ten einde die nood te verlig.<sup>139)</sup>

Ná die stranding van die Drie Gebroeders, in 1792, kon baie van die vrag geberg word, maar daar was weer eens nie genoeg pakplek beskikbaar nie. Die waarnemende goewerneur, Rhenius, het persoonlik na Simonsbaai gegaan, maar selfs hy het nie 'n oplossing vir dié probleem gehad nie. Baie van die vrag het gevolglik verlore gegaan.<sup>140)</sup>

Die Kompanjie het besef dat die voortdurende bergingsprobleme sy ekonomiese bedrywighede in Simonsbaai op die lange duur erg benadeel het en dat aanvullende pakkamers noodsaaklik was. Teen Mei

138) C. 84 Resolusiën, 18.7.1798, pp. 78 - 86.

139) C. 91 Resolusiën, 6.5.1791, p. 69; C. 97 Resolusiën, 1.6.1792, p. 523.

140) C. 97 Resolusiën, 3.6.1792, pp. 532 - 534; C. 97 Resolusiën, 8.6.1792, pp. 548, 550; C. 475 (II) Inkomende Brieven: C. Brand - J.I. Rhenius, 2.6.1792, p. 612.

1795 was daar egter nog niks daaromtrent gedoen nie en was die Resident verplig om die pakhuis van die burger, Jan Kirsten, teen 25 riksdaalders per maand, te huur.<sup>141)</sup>

(c) Die Kompanjiespos as verversingstasie

Die vernaamste ekonomiese bedrywigheid in Simonsbaai was die verversing van die permanente en tydelike inwoners en veral die besoekende skepe. Laasgenoemde het produkte en ander voorrade ingeskeep vir eie gebruik en vir uitvoerdoeleindes.

Hierdie ekonomiese bedrywigheide was uit die aard van die saak nie van dieselfde omvang as dié in Tafelbaai nie, aangesien Simonsbaai slegs vir drie maande van die jaar werklik ekonomies aktief was.

Die Poshouer, as verteenwoordiger van die Regering, permanente inwoners, vryburgers in die omgewing en boere van die Kaapse distrikte, was die belangrikste leweransiers in Simonsbaai. Voor 1792 was die proviandering van die Kompanjie se vlote feitlik geheel en al in die hande van die amptenare in Batavia, en gevolglik is daar nie besondere hoë eise aan Simonsbaai as verversingsplek gestel nie.<sup>142)</sup> Net soos in Tafelbaai, was dit

---

141) C. 481 Inkomende Brieven: C. Brand - A.J. Sluysken, 23.5.1795, p. 307.

142) A.J. Böeseken: Die Nederlandse Kommissaris en die 18de Eeuse Samelewing aan die Kaap, p. 22.

ook in Simonsbaai noodsaaklik dat die matrose van die skepe ná 'n lang seereis van vars groente en vrugte voorsien moes word.

Met die ingebruikneming van Simonsbaai het dit noodsaaklik geword dat 'n tuin daar aangelê word. Teen 1743 was daar 'n tuin in dié baai wat later as die Groot Tuin (die huidige Oatlands), bekend geword het. Dié naam is gebruik om dit te onderskei van 'n kleiner tuin (in die omgewing van die huidige Seaforth) wat later aangelê is. Die Groot Tuin het sowat 4 acres (1,6 hektaar) beslaan.<sup>143)</sup>

As poshouer sou dit Blas se taak wees om te sorg dat die Kompanjiestuine in stand gehou word. Die werk by die pos het egter te veel aandag geverg en daar is besluit om 'n heeltydse tuinier aan te stel. Jochem Corler is vir dié taak aangewys, maar dit is nie duidelik wanneer presies hy in Simonsbaai begin werk het nie. Ná sy dood, in 1756, is Frans Olwagen in sy plek as tuinier aangestel. Laasgenoemde het 'n salaris van 20 gulden per maand ontvang.<sup>144)</sup> Gedurende die jaar het daar gewoonlik twee slawe in die tuine gewerk, maar in die wintermaande, wanneer die skepe

---

143) C. 37 Resolusiën, 23.3.1743, p. 103; R. Percival: Account of the Cape of Good Hope, p. 49; H.C. Willis: The Commandant's House (Bulletin of the Simon's Town Historical Society, January 1970, p. 16).

144) C. 47 Resolusiën, 30.4.1755, p. 239; C. 48 Resolusiën, 28.12.1756, pp. 549 - 550.

voorsien moes word, is tot 25 slawe op 'n keer gestuur om behulpzaam te wees.<sup>145)</sup>

Simonsbaai se tuinier het geen maklike taak gehad nie. Die grond was baie sanderig en groot dele suur, waarop gewasse moeilik gegroei het. Besoekers was van oordeel dat die grond nie die moeite werd was om te bewerk nie. By dit alles het dit ook nog gebeur dat loslopende varke soms groot skade in die tuine aangerig het.<sup>146)</sup> In dié omstandighede het die Kompanjie geen beswaar gehad nie dat inwoners van Simonsbaai, soos byvoorbeeld Christina Rossouw en Hendrik Veers, hul eie tuine aanlê om te help met die verskaffing van verversings.<sup>147)</sup>

Nederburgh en Frijkenius het in Desember 1792 besluit dat die verskaffing van groente aan die skepe en die hospitaal heeltemal aan private verskaffers oorgelaat sou word. Die Kompanjiestuine is gevolglik aan die resident, Christoffel Brand, teen 100 riksdaalders per jaar, verhuur. Volgens die ooreenkoms moes Brand

---

145) C. 541 Uitgaande Brieven: R. Tulbagh - Bewindhebbers, 1.3.1756, p. 117; C. 630 Dagregister, 26.6.1760, p. 635.

146) G. Forster: A Voyage round the World, I, p. 81; C. de Jong: Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, Ierland en Noorwegen, 1791 - 1797, I, p. 76; A. Burn: Memoirs of the Life of the late Major-General Andrew Burn, I, p. 275; C. 87 Resolusiën, 30.4.1790, pp. 724, 728.

147) C. 37 Resolusiën, 20.7.1745, p. 253; C. 41 Resolusiën, 7.8.1749, pp. 136 - 137.

die tuine in stand hou en sorg dat volop vars groente en vrugte beskikbaar was. Sy pryse moes nie "buitensporig" wees nie, maar sover moontlik met die heersende markpryse ooreenstem. Daar is voorgestel dat wortels, rape en ander groentes teen 2 stuiwers per bossie verkoop word, rooikool teen 3 stuiwers elk en kopkool teen 4 stuiwers elk. Slaai en peulvrugte kon "advenant" (m.a.w. na gelang van omstandighede) verkoop word.<sup>148)</sup>

Die Kompanjie het sy slawe, wat in die tuine gewerk het, na die Kaap teruggestuur. Tuingereedskap, waaronder twee emmers, vier grawe, 'n skaar, drie ysterharke en 'n ysterpan, en 46 teelbokke, wat in 'n kamp aangehou is, is vir altesame 19 riksdaalders uit die hand verkoop.<sup>149)</sup>

Die verkoop van drank in Simonsbaai en die uitvoer daarvan was een van die belangrikste ekonomiese bedrywighede in dié baai. Die grootste gedeelte van die drankhandel was onder owerheidsbeheer. Met die pagstelsel het die Kompanjie doeltreffende beheer oor die verkoop en verspreiding van drank aan die Kaap uitgeoefen. Aangesien die drankbedryf in die 18de eeu die grootste enkele bron van inkomste vir die Kompanjie was, is dit vanselfsprekend dat die owerheid met die ingebruikneming

---

148) C. 690 Brieven van Commissarissen-Generaal Nederburgh en Frijkenius - Raad van Politie, 17.12.1792, p. 245; C. 99 Resolusiën, 18.12.1792, pp. 969 - 970; C. 218 Bijlagen tot Resolusiën, 26.11.1794, p. 528; C. 107 Resolusiën, 5.12.1794, pp. 537 - 539.

149) C. 105 Resolusiën, 4.3.1794, pp. 681 - 682.



van Simonsbaai deeglik met dié feit rekening sou gehou het.<sup>150)</sup>

Sedert 1743 het Jan de Waal, die pagter in Rondebosch, verlof gekry om sy bedrywighede na Valsbaai uit te brei.<sup>151)</sup> As pagter het hy die alleenreg gehad om alkoholiese drank by die klein maat in dié gebied te verkoop. Volgens die pagstelsel is die drankpagte in bepaalde gebiede jaarliks by die Kasteel opgeveil en aan die hoogste.bieër toegeken. Vir die pagreg in Rondebosch en Valsbaai het De Waal 900 gulden betaal.<sup>152)</sup>

Die gebruiklike voorwaardes waarvolgens hierdie pag toegeken is, het ook in dié geval gegeld. Hiervolgens kon geen wynboer 'n aandeel in die pag hê nie; die pagters nie deur onderlinge ooreenkomste die verkoopprijs van wyn en brandewyn manipuleer nie en het die pagter die reg gehad om drank te verkoop aan wie hy wou.<sup>153)</sup>

De Waal het in dieselfde jaar aansoek gedoen om 'n taphuis in Simonsbaai op te rig. Hierdie taphuis, soos ander van daardie

150) G.J. Jooste: Die Geskiedenis van Wynbou en Wynhandel in die Kaapkolonie, 1753 - 1795, pp. 37, 59.

151) C. 35 Resolusiën, 23.7.1743, pp. 301 - 302.

152) C. 672 Pacht Condiitiën, 31.8.1743, p. 193; J.I.J. van Rensburg: Die Geskiedenis van die Wingerdkultuur in Suid-Afrika tydens die Eerste Eeu, 1652 - 1752, p. 78; D.J. van Zyl: Kaapse Wyn en Brandewyn, 1795 - 1860, p. 91.

153) C. 672 Pacht Condiitiën, 31.8.1743, p. 193; J.I.J. van Rensburg: Die Geskiedenis van die Wingerdkultuur in Suid-Afrika tydens die Eerste Eeu, 1652 - 1752, p. 70, 77.

jare, was 'n kombinasie van die hedendaagse kroeg en drankwinkel. Verbruikers kon drank op die perseel gebruik, maar is ook toegelaat om dit weg te neem. Oor die algemeen is 'n taphuis, wat deur matrose, soldate en vryburgers besoek is, as 'n besondere winsgewende onderneming beskou. In Simonsbaai, soos in ander taphuise in die Kaap, is drank per fles, pintbottel, of mutsie (gewone soetwynglas) verkoop. Die verkoopprijs van wyn het van 3 tot 10 stuivers per pint gewissel.<sup>154)</sup>

Die jaarlikse inkomste wat die Kompanjie uit die drankpag verkry het, het onder meer van die wynoes afgehang. In 1749, toe 'n rekordwynoes aan die Kaap gelewer is, het die drankpag vir Rondebosch en Valsbaai (afsonderlike syfers vir Simonsbaai is nie beskikbaar nie), 1 525 gulden opgelewer. Die opbrengs uit dié pag het tussen die jare 1743 - 1795 aansienlike skommeling getoon. Die vermeerdering van die inkomste het regstreeks met die toename in die aantal skepe in Simonsbaai verband gehou. So byvoorbeeld het die drankpag vir Kaapse wyn en brandewyn in Rondebosch en Valsbaai in 1785 - 1786 altesame 9 400 gulden beloop en in die jare 1791 - 1792, toe baie meer skepe Simonsbaai besoek het, 'n hoogtepunt van 13 400 gulden bereik.<sup>155)</sup>

---

154) C. 35 Resolusiën, 17.12.1743, p. 466; G.J. Jooste: Die Geskiedenis van Wynbou en Wynhandel in die Kaapkolonie, 1753 - 1795, pp. 47 - 49.

155) J.I.J. van Rensburg: Die Geskiedenis van die Wingerdkultuur in Suid-Afrika tydens die Eerste Eeu, 1652 - 1752, p. 53; G.J. Jooste: Die Geskiedenis van Wynbou en Wynhandel in die Kaapkolonie, 1753 - 1795, pp. 22, 53 - 54.

Die Bewindhebbers en die Politieke Raad het maar te goed beseef dat goeie drankverkope in Simonsbaai ook sy eie sak bevoordeel. In 1754, toe Jan Hurling, die pagter in Valsbaai, gevra het vir bykomende hulp, is onmiddellik toestemming verleen dat Jan Bruijns en Jacobus Wielig as bytappers aangestel word. Dit is gedoen om die drankverkope te bevorder.<sup>156)</sup>

As die aannemer van die pag en gemagtigde kleinhandelaar, was die drankpagter geregtig op die beskerming van die Regering. In die sestigerjare van die 18de eeu het die drankpagter in Valsbaai gekla dat die wynkopers op onwettige wyse met hom meegeding het. Die wynkoper was die destydse groothandelaar, wat 'n bedrag aan die Kompanjie betaal het vir die reg om wyn, gewoonlik by die wynboere ingekoop, weer aan skepe en ander mense te verkoop. Hy is egter nie toegelaat om wyn in kleiner hoeveelhede as 'n halfaam te verkoop nie.<sup>157)</sup>

In 1769 het Johannes Roep, die pagter in Rondebosch en Valsbaai, beweer dat hy die voorafgaande jaar of twee benadeel is deur wynkopers wat in Simonsbaai onwettig wyn verskaf het. In September van dié jaar het die Regering 'n plakkaat uitgevaardig, wat bepaal het dat niemand behalwe die pagter aan die skepe en skepeling in Simonsbaai wyn by die klein maat mag verkoop nie.<sup>158)</sup>

---

156) C. 43 Resolusiën, 25.1.1751, pp. 55 - 56; C. 46 Resolusiën, 3.9.1754, p. 356.

157) G.J. Jooste: Die Geskiedenis van Wynbou en Wynhandel in die Kaapkolonie, 1753 - 1795, pp. 50 - 51.

158) C. 684 Origineel Placcaatboek, 5.9.1769, p. 361.

Die wynkopers sou egter nog toegelaat word om aan skepe wyn te verkoop wat hulle op die vaart benodig het. Die wyn kon egter slegs die dag vóór die skip se vertrek aan boord gebring word. Om ongerymdhede te voorkom, moes matrose 'n brief, geteken deur die kaptein van die betrokke skip, aan die wynkopers toon alvorens wyn aan hulle verskaf kon word. Dié brief moes bevestig dat die matroos 'n bemanningslid van 'n skip is wat op vertrek gestaan het. Wynkopers, wat die bepaling oortree het, sou as smokkelaars beskou word, en kon met 1 000 gulden beboet word. Die pagter is terselfdertyd gemaan dat die wyn wat hy lewer van goeie gehalte moet wees.<sup>159)</sup>

Wynboere van Stellenbosch en Constantia het gou die winsgewendheid van wynverkope in Simonsbaai agtergekom. Gevolglik het hulle regstreeks wyn na dié baai vervoer om daar aan skepe en matrose te verkoop. Die Regering was bekommerd oor dié toedrag van sake, aangesien die pagters en wynkopers daardeur regstreeks geldelike verliese gely het. Dit weer, kon moontlik later daartoe lei dat vir die drankpag in Rondebosch en Valsbaai 'n kleiner aanbod gemaak sou word en die wynkopers minder lisensies sou uitneem. Die Regering sou dus daardeur onregstreeks finansieel benadeel word. Gevolglik is 'n plakkaat op 23 Mei 1782 uitgevaardig, wat bepaal het dat niemand toegelaat sou word om wyn na Simonsbaai te vervoer en daar te verkoop, alvorens bewys gelewer

---

159) C. 684 Origineel Placcaatboek, 5.9.1769, pp. 361 - 364;  
C. 674 Pacht Condiëen, 31.8.1769, pp. 42 - 43.

kon word dat die wyn afkomstig was uit die kelders van die gemagtigde wynkopers. Oortreders se wyn sou gekonfiskeer word en skuldiges kon met 1 000 gulden beboet word.<sup>160)</sup>

Onwettige drankhandel in Simonsbaai het egter steeds 'n probleem gebly. 'n Jaar later was die Politieke Raad genoodsaak om te bepaal dat elke jaar van 1 Februarie tot 31 Augustus geen wyn uit die buitedistrikte na Simonsbaai vervoer mag word nie. Die wynpagter sou nie hierdeur geraak word nie, mits hy onderneem om die wyn slegs in sy taphuis te verkoop.<sup>161)</sup>

Ondanks die verbod was daar boere en inwoners van Valsbaai en Stellenbosch wat voortgegaan het om wyn in Simonsbaai onwettig te verkoop. Dit het veroorsaak dat die Regering nie die aksynsbelasting gekry het wat betaalbaar was op wyn wat regstreeks aan die skepe gelewer is nie. In daardie stadium was die aksyns 3 riksdaalders per lêer.<sup>162)</sup>

In April 1790 het die onafhanklike fiskaal, J.N. van Lijden, gemeld dat die Resident erg bekommerd was oor die sluikhandel wat in Simonsbaai plaasgevind het. Dit het ook aan die lig

---

160) C. 685 Origineel Placcaatboek, 23.5.1782, pp. 211 - 212; C. 74 Resolutiën, 21.5.1782, pp. 572 - 574.

161) C. 75 Resolutiën, 8.4.1783, p. 323; C. 685 Origineel Placcaatboek, 15.4.1783, pp. 298 - 299.

162) C. 685 Origineel Placcaatboek, 21.5.1782, p. 212.

gekom dat baie ongemagtigde persone aan boord van die skepe gegaan het en transaksies beklank het.

Op aanbeveling van die onafhanklike fiskaal het die Politieke Raad besluit om strenger beheermaatreëls i.v.m. die drankhandel in Simonsbaai toe te pas. Voortaan moes iemand wat wyn na Simonsbaai vervoer, 'n magtigingsbrief hê wat hy aan die Resident moes toon. Terselfdertyd moes die skeepskapteins in die baai toesien dat geen ongemagtigde persone aan boord van hulle skepe toegelaat word nie.<sup>163)</sup>

Teen die einde van die tagtigerjare van die 18de eeu het die wynkopers die pagter in Rondebosch en Valsbaai weer eens hoofbrekens besorg. Die wynkopers het naamlik van die standpunt uitgegaan dat hulle die reg gehad het om wyn aan die huurtroepe te verskaf. Dié aanspraak is deur die wynpagter betwis. In 1788 het die bedrywigheide van die wynkopers een te veel geword vir die pagter, Gerrit le Roux, wat 7 300 gulden vir die wynpag betaal het. Hy het gekla dat die wynkopers in Muizenberg, wat in sy paggebied was, wyn aan die regiment Würtemberg verskaf het. Hulle prys was sowat die helfte goedkoper as waarvoor die pagter dit kon verkoop. Twee jaar later het Jan Eksteen, die nuwe pagter in Rondebosch en Valsbaai, steeds gekla dat die wynkopers hom benadeel.<sup>164)</sup>

---

163) C. 322 Memoriën en Rapporten: J.N. van Lijden - C.J. van de Graaff, 4.5.1790, pp. 319 - 323; C. 87 Resolusiën, 30.4.1790, pp. 727 - 730.

164) C. 285 Requesten en Nominatiën, 21.11.1788, pp. 833 - 835; C. 84 Resolusiën, 9.12.1788, p. 577; C. 287 Requesten en Nominatiën, 5.1.1790, pp. 33 - 34.

In die Kaapse nedersetting is meer wyn geproduseer as wat die Kompanjie vir sy eie gebruik en vir uitvoer benodig het. Sedert 1790 is jaarliks sowat 760 lêers Kaapse wyn benodig. Hiervan is 400 lêers plaaslik gebruik en 360 lêers na Nederland en die Kompanjie se gebiede in Oos-Indië uitgevoer.<sup>165)</sup> Aangesien Simonsbaai drie maande van die jaar gebruik is, kan aanvaar word dat sowat 25 persent van die wynuitvoer deur dié hawe geskied het.

Die wynkopers en vryburgers het wyn vir uitvoerdoeleindes en vir verbruik tydens die vaart, aan die skepe in Simonsbaai gelewer. Presies hoeveel wyn uitgevoer is, is nie bekend nie. Wat wel bekend is, is dat 'n deel van hierdie uitvoere uit gereelde besendings van die beroemde Constantiawyne, wat in Europa hoë pryse behaal het, bestaan het. Teen 1794 het die Constantiawyn-uitvoere slegs 60 ame per jaar beloop.<sup>166)</sup>

Dieselfde voorwaardes wat vir die wynuitvoerders in Tafelbaai gegeld het, was ook in Simonsbaai van toepassing. Daar is bepaal dat aksyns aan die Kompanjie betaal moes word vir elke lêer wyn of brandewyn wat uitgevoer word.<sup>167)</sup> Boere wat wyn wou uitvoer,

---

165) G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 167; C. 695 Verslag en Bijlagen van Nederburgh en Frijkenius, II, 24.7.1793, p. 287.

166) C. 46 Resolusiën, 29.5.1754, p. 275; C. 83 Resolusiën, 14.5.1788, p. 553; C. 573 Uitgaande Brieven: Politieke Raad - Here XVII, 16.4.1795, p. 165.

167) C. 49 Resolusiën, 26.4.1757, p. 194.

moes vraggeld betaal. In 1790 was dit 20 gulden per lêer,<sup>168)</sup> en 'n jaar later 32 gulden per lêer.<sup>169)</sup>

In Simonsbaai is streng beheer uitgeoefen oor die kwaliteit van die wyn wat uitgevoer is. In Tafelbaai het lede van die Raad van Justisie gesorg dat die wyn van goeie gehalte is, maar in Simonsbaai moes die Resident, bygestaan deur die dokter, dié taak verrig. Hulle moes die wyn toets en 'n verslag opstel, wat saam met elke besending gestuur is.<sup>170)</sup>

Anders as met wyn, was daar feitlik 'n onbeperkte vraag na graan, en veral koring, aan die Kaap. Die Kompanjie het die koring benodig vir sy amptenare aan die Kaap, die garnisoen, die Kaapse bakkers, Kompanjieskepe en vir uitvoer na Oos-Indië en Nederland. Wat rog en gars betref, was daar nie 'n groot aanvraag nie.<sup>171)</sup>

As winterhawe het Simonsbaai 'n belangrike rol vervul met die inskeping van die graan. Met die ingebruikneming van dié baai het die Kompanjie die graanboere 7 gulden per mud koring betaal.<sup>172)</sup>

168) C. 686 Origineel Placcaatboek, 10.9.1790, p. 205.

169) C. 727 Placcaaten rackende de Walvisfangst en Particuliere Vaart, 29.3.1791, p. 133.

170) C. 69 Resolutiën, 15.4.1777, p. 190.

171) J.H.D. Schreuder: Die Geskiedenis van ons Graanbou, 1752 - 1795, pp. 42, 224.

172) A.J. du Plessis: Die Geskiedenis van die Graankultuur in Suid-Afrika, 1652 - 1752, p. 106.



Met die toename van vreemde skepe in Simonsbaai in die tagtigerjare van die 18de eeu het die vraag na koring sterk toegeneem. Die Kompanjie was egter traag om die koringprys te verhoog en teen 1795 was die prys slegs 8½ gulden per mud.<sup>173)</sup>

Die graanboere, wat verplig was om teen vasgestelde pryse hulle koring aan die Kompanjie te lewer, was erg ontevrede oor die lae prys. Uit protes teen hierdie prysbeleid het die boere begin om koring regstreeks aan vreemde skepe, o.m. in Simonsbaai, te verkoop. As gevolg hiervan het die Kompanjie ondervind dat, ondanks goeie oeste, al minder graan in sy skure beland het. Teen 1764 was die toestand so erg dat daar dié jaar geen koring na Batavia uitgevoer kon word nie.<sup>174)</sup> Gevolglik het die Regering in dieselfde jaar 'n plakkaat uitgereik wat die regstreekse verkoop van koring, rog of gars deur produsente aan skepe ten strengste verbied het. Oortreders se produkte sou gekonfiskeer word en hulle sou met 1 000 gulden beboet word.<sup>175)</sup>

Dié maatreëls het nie die gewenste uitwerking gehad nie. Die boere het steeds voortgegaan om hulle produkte teen hoër pryse aan vreemde skepe, o.m. in Simonsbaai, te verkoop. Aangesien dié handelsbedrywigheid hoofsaaklik in private hande was, is

---

173) J.H.D. Schreuder: Die Geskiedenis van ons Graanbou, 1752 - 1795, p. 43.

174) C. 56 Resolusiën, 28.2.1764, pp. 154 - 156.

175) C. 684 Origineel Placcaatboek, 28.2.1764, pp. 245 - 249.

daar oor die omvang hiervan geen amptelike syfers beskikbaar  
nie.<sup>176)</sup>

Die onwettige graanhandel, tesame met 'n groter vraag na koring, wat veral deur die toenemende skeepsbesoeke in Simonsbaai in die sewentiger en tagtigerjare van die 18de eeu meegebring is, het op 'n krisis afgestuur. Tussen die jare 1783 en 1786 was daar byvoorbeeld 'n ernstige tekort aan koring, veral as in aanmerking geneem word dat die Kompanjie teen 1786 'n totaal van ten minste 30 000 mud koring per jaar benodig het om in sy plaaslike en uitvoermarkte te voorsien.<sup>177)</sup>

Gevolgtrek is die graanboere in 1783 en 1785 by herhaling gewaarsku dat die regstreekse verskaffing van koring aan vreemde skepe 'n baie ernstige oortreding is. Selfs die verkoop van brood en meel sou nie toegelaat word nie, aangesien dit die reg van die geprivilegeerde Kaapse bakkers was.<sup>178)</sup>

Ten einde groter beheer uit te oefen oor die vervoer van koring, gars, rog en meel na Simonsbaai is 'n wag in Mei 1786 by Muizenberg geplaas. Hy moes toesien dat niemand bogenoemde produkte na die baai vervoer nie tensy hulle 'n magtigingsbrief van die Goe-

176) A.J. Böeseken: Die Nederlandse Kommissarisse en die 18de Eeu se Samelewing aan die Kaap, pp. 160 - 162.

177) C. 81 Resolusiën, 17.1.1787, pp. 19 - 21; J.H.D. Schreuder: Die Geskiedenis van ons Graanbou, 1752 - 1795, pp. 134, 260, 272.

178) C. 75 Resolusiën, 8.4.1783, pp. 321 - 322; C. 685 Orygineel Placcaatboek, 18.1.1785, p. 382.

werneur kon toon. Terselfdertyd het die Resident opdrag gekry om sy waaksaamheid teen die moontlike onwettige uitvoer van dié produkte te verskerp.<sup>179)</sup>

In dieselfde jaar het die Regering 'n opname onder die graanboere laat doen om te bepaal watter produkte daar voorhande was.

Simonsbaai se inwoners moes ook in dié verband gegewens verstrek en dit het die volgende getoon: J. Aurret: 137½ mud gars, een rak rys, 11½ mud fyn meel en 16 mud growwe meel; A. Munnik: 30 mud gars, 5 mud koring en W. Hurter: 86 mud koring, 24 mud fyn meel en 1½ mud growwe meel.<sup>180)</sup>

In die wintermaande van 1786 was die tekort aan koring en meel so erg dat opdrag gegee is dat die Kompanjieskepe in Simonsbaai slegs twee keer per week van vars brood voorsien moes word. Terselfdertyd het die Resident opdrag gekry om rys van vreemde skepe aan te koop ten einde die nood te verlig.<sup>181)</sup> Die besondere goeie oes van 1786 het in die volgende jaar uitkoms gebring.<sup>182)</sup>

179) C. 79 Resolusiën, 12.5.1786, pp. 724 - 725.

180) 318 Memoriën en Rapporten: W.F. van Reede van Oudtshoorn - C.J. van de Graaff, 15.5.1786, p. 207.

181) C. 572 Uitgaande Brieven: C.J. van de Graaff - Here XVII, 15.5.1786, pp. 73 - 74; C. 80 Resolusiën, 14.6.1786, pp. 660 - 661.

182) J.H.D. Schreuder: Die Geskiedenis van ons Graanbou, 1752 - 1795, p. 152.

In die reël is daar daagliks by die Kompanjie se bakkery in Simonsbaai vars brood gebak vir die amptenare, die hospitaal en die enkele militêre by die pos. Een vrag brandhout per dag is hiervoor gebruik. Die hout is van vryburgers gekoop teen 6 riksdaalders per vrag. In die wintermaande, wanneer die baai baie bedrywiger was, is twee vragte hout per dag gebruik. Die jaarlikse uitgawe aan brandhout alleen het teen 1791 altesame 3 270 riksdaalders beloop.<sup>183)</sup>

Ná die Kompanjie se besluit, in 1792, om so veel moontlik bedrywe in die hande van private burgers te plaas, is die bakkery in Simonsbaai ook beur burgerbakkers beheer. Hulle moes onderneem om daagliks vars brood te bak, wat elk nie ligter as 4 lb. (1,8 kg) geweeg het nie. In die bedrywige wintermaande moes die bakkery ook die besoekende skepe voorsien.

Die inwoners van Valsbaai was verplig om hulle meel by Johan Siems, die pagter van die nuwe windmeule naby Wynberg, te laat maal teen die betaling van "maalpenninge". Om die pagter te beskerm, sou niemand toegelaat word om meel sonder verlof na Simonsbaai te vervoer of regstreeks aan die skepe te verkoop nie. Skuldiges sou met 100 ducaton beboet word.<sup>184)</sup>

183) C. 325 (I) Memoriën en Rapporten: C. Brand - J.I. Rhenius, 3.8.1791, p. 245; C. 92 Resolusiën, 3.8.1791, pp. 555 - 556.

184) C. 205 Bijlagen tot Resolusiën, 3.12.1792, pp. 21 - 28; C. 687 Origineel Placcaatboek, 25.10.1792, pp. 185 - 187.

Benewens die verskaffing van drank en graan in Simonsbaai was die leweransie van vleis aan die skepe een van die belangrikste ekonomiese bedrywighede in dié baai. Afsien van die Poshouer en die Kompanjiesamptenare wat permanent in Simonsbaai gewoon het, moes die skepe van die Kompanjie en hul bemannings ten minste drie maande van die jaar van vleis voorsien word. Aangesien minder skepe Simonsbaai besoek het, was die vleisvoorsiening dáár nie so omvangryk soos in Tafelbaai nie. Anders as met landbouprodukte, het die vervoer van lewende hawe na Simonsbaai ook nie so baie probleme opgelewer nie.

Sedert die Bewindhebbers in 1695 besluit het om hulle veeboerdery-bedrywighede aan die Kaap op te skort, is die voorsiening van vleis aan onder meer die skepe in Simonsbaai aan die burgerslagters in die Kaap oorgelaat. In die loop van die 18de eeu is dié funksie egter oorgeneem deur enkele welgestelde veeboere wat kontrakte met die Regering aangegaan het. Hulle het knegte na die binneland gestuur wat slagvee by die boere gekoop het.<sup>185)</sup>

Die voorsiening van vleis aan die Kompanjiespos was nie omvangryk nie. Teen 1755 is 861 lb. (391,36 kg) per maand aan 40 Kompanjiesamptenare verskaf.<sup>186)</sup> Hoewel presiese syfers oor

---

185) A.J. Böeseken: Die Nederlandse Kommissarisse en die 18de Eeuse Samelewing aan die Kaap, p. 198; H.B. Thom: Die Geskiedenis van die Skaapboerdery in Suid-Afrika, pp. 33, 125, 376.

186) C. 372 Attestatiën, 28.2.1755, p. 161.

die omvang van die leweransie van vleis aan Kompanjieskepe in Simonsbaai nie bekend is nie, kan dit min of meer soos volg bereken word: Na skatting is daar vroeg in die 18de eeu jaarliks 'n totaal van ongeveer 3 700 skape en 350 beeste aan Kompanjieskepe aan die Kaap gelewer.<sup>187)</sup> As aanvaar word dat die getalle min of meer konstant gebly het en as in aanmerking geneem word dat van 1742 af skepe drie maande van die jaar Simonsbaai besoek het, het minstens 25 persent van die totale jaarlikse leweransie (d.w.s. 925 skape en 87 beeste) deur middel van dié baai geskied.

Soos met die leweransie van ander produkte, het die verskaffing van vleis ten nouste saamgehang met die aantal skepe wat jaarliks die baai aangedoen het.

Die prys van skaap- en beesvleis, wat in Simonsbaai aan die skepe gelewer is, het in die 18de eeu, na gelang van die vraag en aanbod, gewissel van 2 tot 3 stuiwers per pond.<sup>188)</sup> Die reisigers Le Vaillant en De Jong, wat onderskeidelik in die tagtiger- en negentigerjare in Simonsbaai vertoef het, het ondervind dat die vleis van goeie gehalte was en die pryse

---

187) H.B. Thom: Die Geskiedenis van die Skaapboerdery in Suid-Afrika, pp. 133 - 134.

188) C. 73 Resolusiën, 9.10.1781, pp. 528 - 529; C. 75 Resolusiën, 15.7.1783, pp. 473 - 478; H.B. Thom: Die Geskiedenis van die Skaapboerdery in Suid-Afrika, pp. 135, 140.

billik.<sup>189)</sup> Die burger Johannes Warnich het in daardie jare lewendige skape teen 18 schellings per stuk aan vreemde skepe in Simonsbaai verkoop.<sup>190)</sup>

In 1782 het Jan Smook en die broers J.G. en D.G. van Reenen, wat slagvee volgens kontrak aan die skepe in Simonsbaai gelewer het, gekla dat die talle vreemde skepe in die baai 'n vleistekort veroorsaak het. Knegte wat hulle na die binneland gestuur het om vee te koop, het met leë hande teruggekeer.<sup>191)</sup> In Julie 1783 het dié kontrakteurs aan die Kompanjie gesê dat, as die pryse van vleis nie verhoog word nie, hulle nie langer die skepe in Simonsbaai sou kon voorsien nie.

Nadat die Politieke Raad die saak bespreek het, is verhoogde pryse aan hulle toegestaan. 'n Lewendige bees kon vir twintig riksdalders verkoop word en 'n lewendige skaap vir twintig schellings. Vir geslagte vee kon tot drie stuiwers per pond gevra word. Die veekopers en die vryboere is ook toegelaat om

189) F. le Vaillant: Reize in de Binnenlanden van Afrika, langs de Kaap de Goede Hoop, 1780 - 1785, I, p. 27; C. de Jong: Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, Ierland en Noorwegen, 1791 - 1797, I, pp. 120 - 121.

190) C. 559 Uitgaande Brieven: Kaapse Goewerneur - C. Brand, 19.5.1774, p. 711.

191) C. 279 Requesten en Nominatiën, 1782, pp. 268 - 272.

onderling ooreen te kom oor die pryse van slagvee.<sup>192)</sup>

In 1788, toe 'n vleistekort weer gedreig het, is die slagters toegelaat om tot drie stuiwers per pond meer te vra vir die leweransie van vleis aan die skepe.<sup>193)</sup>

Uit die voorafgaande blyk dit dat aanvraag vir produkte in Simonsbaai, en die pryse waarteen dit gelewer is, van tyd tot tyd buite verhouding gestyg het. Dit het veral gebeur tydens die jare 1781 en 1788 toe daar 'n buitengewone toeloop van vreemde skepe was. Die besoekers het hoë pryse betaal vir drank, graan en vleis, terwyl die vraag na botter, seep, talk (hardevet waarvan kerse gemaak is), kerse en skaapsterte ook skerp toeneem het.

Die Kaapse Regering het gevrees dat die hoë pryse dalk die vreemde nasies kon afskrik om Simonsbaai aan te doen. Dit kon tot 'n insinking in die handelsbedrywigheide lei. Gevolglik het die Regering in Julie 1781 'n plakkaat uitgevaardig, wat die maksimum-pryse van produkte voorgeskryf het. Die pryse was soos volg: koring: 9 gulden per mud; gars: 1½ riksdalders per mud; Kaapse wyn: 45 riksdalders per lêer; brandewyn: 65 riksdalders per lêer; skaapvleis: 'n stuiwer per pond (0,45 kg); beesvleis: twee stuiwers per pond; botter: nege stuiwers

---

192) C. 280 Requesten en Nominatiën, 15.7.1783, p. 362; C. 75 Resolutiën, 15.7.1783, pp. 473 - 478; C. 75 Resolutiën, 29.7.1783, p. 486.

193) C. 285 Requesten en Nominatiën, 29.8.1788, pp. 626 - 628.



per pond; en seep: agt stuiwers per pond. Diegene wat die plakkaat oortree, sou met 1 000 gulden beboet word.<sup>194)</sup>

Soos vroeër dikwels gebeur het, het dié plakkaat ook nie die gewenste uitwerking gehad nie. Die handelsbedrywigheide in die baai het nog hul gang gegaan en die pryse van die produkte is grootliks deur vraag en aanbod bepaal.

(d) Die Kompanjiespos as hersteloord vir siek matrose

Ná 'n lang seereis was daar gewoonlik baie siekes aan boord van 'n skip. Die Kompanjie het besef dat, as sy ekonomiese bedrywigheide in Simonsbaai wou vlot, dit noodsaaklik was dat die siek matrose op sy skepe in dié baai goed versorg moes word.

Aanvanklik is siek matrose vir behandeling na die hospitaal in die Kaap gestuur, maar nadat die pakhuis voltooi is, is 'n paar vertrekke in dié gebou as 'n "hospitaal" of siekeboeg ingerig.<sup>195)</sup>

Dokters, van die Kaapse hospitaal, is in die wintermaande gereeld na Simonsbaai gestuur om die siekes te besoek. Gaandeweg

194) C. 685 Origineel Plakkaatboek, 11.7.1781, pp. 126 - 128, 130; C. 73 Resolusiën, 9.10.1781, pp. 528 - 529; G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 167.

195) C. 35 Resolusiën, 14.2.1743, pp. 124 - 125; C. 618 Dag-register, 7.3.1743, p. 61.

het die werk egter te veel geword om te behartig en die noodsaaklikheid van 'n permanente dokter in Simonsbaai is besef. Op 8 Februarie 1752 is Johannes van der Riet, vroeër die skeepsdokter op die Snoek, in dié pos aangestel. Van der Riet, 'n bekwame en ervare dokter,<sup>196)</sup> is 'n jaar later by die Kaapse hospitaal bevorder, maar hy het nog in die wintermaande sy pligte in Simonsbaai nagekom.<sup>197)</sup> Aan die einde van die winterseisoen is die siekes met waens na die Kaapse hospitaal vervoer.<sup>198)</sup>

Die poshouer moes die dokter behulpsaam wees met die uitvoering van gesondheidsvoorskrifte in dié baai. Met die pokke-epidemie, wat in 1755 aan die Kaap uitgebreek het, moes die poshouer, De Neijs, voorsorgmaatreëls tref om te verhoed dat die epidemie versprei. Matrose, wat per skip in Simonsbaai aangekom het, sou nie toegelaat word om die omliggende distrikte te besoek nie en hulle sou ook nie snags aan wal mag deurbring nie. Die kaptein was die enigste matroos wat toegelaat sou word om die Kaap of nabygeleë plekke te besoek.<sup>199)</sup>

Namate die skeepsverkeer toegeneem het, het die owerheid besef dat die siekeboeg in die pakhuis onvoldoende was. In die winter-

196) C. 44 Resolusiën, 8.2.1752, pp. 67 - 68.

197) C. 45 Resolusiën, 30.1.1753, p. 65.

198) C. 453 Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 14.8.1753, pp. 985 - 986.

199) C. 47 Resolusiën, 15.7.1755, pp. 298 - 300; C. 540 Uitgaande Brieven: Kaapse Goewerneur - A. de Neijs, 15.7.1755, pp. 933 - 934.

maande van 1759 was daar byvoorbeeld 'n rekordgetal van 172 pasiënte in die siekeboek, en De Neijs moes dringend vra dat noodvoorrade uit die Kaap aangestuur word.<sup>200)</sup>

Die versorging van die siekes in Simonsbaai is hierna deeglik deur die Politieke Raad in oënskou geneem. Ná indringende bespreking is op 27 November 1759 besluit dat 'n hospitaal in Simonsbaai gebou moes word. Ter wille van die siekes se welsyn is die hospitaal verder van die strand af gebou waar dit nie so nat en klam was nie.<sup>201)</sup>

Ná voltooiing van die hospitaal in 1765 het die Politieke Raad 'n lang lys voorskrifte en regulasies uitgereik wat deur die personeel en die pasiënte nagekom moes word. Terselfdertyd is die prosedure voorgeskryf wat met die toelating van siek matrose gevolg moes word. Dit het die volgende behels: Nadat 'n skip in Simonsbaai geanker het, moes die kaptein dadelik besonderhede aangaande siek bemanningslede aan die dokter verstrek. Siekes kon daarna in die hospitaal opgeneem word, maar dit moes met die medewete van die poshouer geskied. Die dokter moes die poshouer voortdurend op die hoogte hou van die siekes se welstand.

Die arts moes elke oggend die siekes besoek. Die pasiënt wat

---

200) C. 456 (III) Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 29.7.1759, p. 973.

201) C. 51 Resolusiën, 27.11.1759, pp. 488 - 490.

die siekste was, het die voorreg gehad om drank en voedsel soos bier, kaneel of brood te bestel en daar moes probeer word om aan dié versoek te voldoen.<sup>202)</sup>

Siektes op Kompanjieskepe en die amptenare in Valsbaai sou op die Kompanjie se koste verpleeg word. Sodra 'n pasiënt herstel het, moes die poshouer verwittig word sodat hy die nodige reëlins kon tref om die matroos as bemanningslid aan te teken. Indien daar nie skepe in die baai was nie, moes die matroos ander nuttige werk verrig.

Die poshouer kon die hospitaal enige dag besoek om seker te maak dat die pasiënte goeie kos en behandeling ontvang. As 'n pasiënt ontevrede was, kon hy die poshouer of die dokter daaroor spreek.<sup>203)</sup>

Pasiënte met 'n aansteeklike siekte moes in 'n aparte vertrek geplaas word. Die beddegoed en bultakke van pasiënte wat gesterf het, sou die hospitaal se eiendom word. Aangesien die hospitaal se beddegoed dikwels verlore geraak het, is pasiënte vir dit wat aan hulle uitgereik is, verantwoordelik gehou. 'n Kombers het 2 riksdaalders gekos, 'n bultak 1 riksdaalder 4 gulden, en 'n kussing slegs 4 gulden.

---

202) C. 57 Resolusiën, 26.3.1765, pp. 269 - 273.

203) C. 57 Resolusiën, 26.3.1765, pp. 278 - 281.

Geen lawaai is in die nabyheid van die hospitaal geduld nie. Dortreders sou 50 houe lyfstraf toegedien word.<sup>204)</sup>

Pasiënte met hoë koors of tekens van kranksinnigheid moes aan hulle beddens vasgemaak word. Dié reëling is getref om te verhoed dat hulle hulself of andere beseer. Die dokter se toestemming moes egter hiervoor verkry word. As 'n pasiënt gesterf het, moes die poshouer in kennis gestel word sodat hy vir die nalatenskap kon reël.

Besoekers is nie toegelaat om vrugte of eetware na die hospitaal te bring alvorens toestemming van die hospitaalspersoneel verkry is nie. Pasiënte is gewaarsku om geen kos te vermors nie.

Vir die geestelike welsyn van die personeel en pasiënte moes 'n godsdiensoefening elke oggend en aand gehou word. Almal wat daartoe in staat was, moes dit bywoon.

Die hospitaal moes sindelik en skoon gehou word, en slawe moes die vloere gereeld was. Personeellede is verbied om pluimvee of kleinvee naby die hospitaal aan te hou. Die bestaande toiletgeriewe moes gebruik word.

Sterk drank, dobbelary en skeldtaal is ten strengste verbied. Iemand wat 'n mede-pasiënt aanrand, sou 'n drag slae ontvang.<sup>205)</sup>

---

204) C. 57 Resolusiën, 26.3.1765, pp. 297 - 300.

205) C. 57 Resolusiën, 26.3.1765, pp. 275, 285, 290, 293 - 296.

Ná die hospitaal in gebruik geneem is, het die Poshouer elke winterseisoen 'n lys opgestel van die aantal siekes wat op Kompanjieskepe in Simonsbaai aangekom het. 'n Ontleding van dié verslae dui aan dat die aantal siekes op die skepe baie gewissel het. Só is daar byvoorbeeld van 15 Mei tot 31 Augustus 1767 altesame 252 siekes in die hospitaal opgeneem, terwyl daar van 15 Mei tot 31 Augustus 1768 slegs 53 toegelaat is. Die Erfprins en die Admiraal de Ruijter, met onderskeidelik 110 en 94 siek matrose aan boord, het in 1767 die hoë inname van siekes tot gevolg gehad.<sup>206)</sup>

Van 5 Mei tot 31 Augustus 1774 is 131 siek matrose aan wal gebring. Van hulle was 82 bemanningslede van die Paauw.<sup>207)</sup> Van 1 Januarie tot 31 Desember 1781 was daar so min Kompanjieskepe in Simonsbaai dat slegs 11 siekes in die hospitaal opgeneem is.<sup>208)</sup> In die winter van 1788 is 217 siek matrose in die hospitaal opgeneem, waarvan 155 bemanningslede van die Rijnoord was.<sup>209)</sup>

Wanneer die Regering vermoed het dat 'n skeepskaptein tydens die seereis nie die voorgeskrewe gesondheidsregulasies nagekom het

206) C. 636 Dagregister, 15.5. - 31.8.1767; C. 636 Dagregister, 15.5. - 31.8.1768.

207) C. 641 Dagregister, 5.5.1774 - 31.8.1774.

208) C. 648 Dagregister, 1.1.1781 - 31.12.1781.

209) V.C. 34 Dagregister, 1788.

nie, is dadelik ondersoek ingestel. Dit was byvoorbeeld die geval met die Rithem, wat in Julie 1780 met sestig siek matrose aan boord in Simonsbaai geanker het.

Die onafhanklike fiskaal, W.C. Boers, wat gevra is om die aangeleentheid te ondersoek, het vasgestel dat die skeepskaptein nie te blameer was vir die groot aantal siekes nie. Tydens die lang seereis het hy volgens voorskrifte gehandel en eers lemoensap en later asyn by die water gevoeg om die gesondheid van die matrose te bevorder. Nieteenstaande dié voorsorgmaatreëls het skeurbuik en rotkoors uitgebreek en baie slagoffers geëis.<sup>210)</sup>

In 1787 is die gesondheidsbeheermaatreëls in Simonsbaai verbeter. Daar is bepaal dat 'n skip, waarop siek matrose was wat vermoedelik met 'n aansteeklike siekte besmet was, nie toegelaat sou word om op die gewone plek in die baai te anker nie. So 'n skip moes 'n rooi vlag vertoon terwyl hy in die baai was.<sup>211)</sup>

Die verslae van die poshouer het in die reël nie melding gemaak van die aantal siekes op 'n vreemde skip wat in Simonsbaai aangekom het nie. Enersyds is sulke opnames nie van die poshouer verlang nie. Andersyds was die hospitaal in die eerste plek slegs vir die siek matrose van die Kompanjieskepe bedoel.

---

210) C. 313 Memoriën en Rapporten: W.C. Boers - J. van Plettenberg, 24.7.1780, pp. 107 - 108.

211) C. 188 Bijlagen tot Resolutiën, 10.9.1787, p. 619.

Die kaptein van die Franse skip La Fortune, wat in Mei 1771 in Simonsbaai aangekom het, het gevra dat sy siek matrose in die hospitaal opgeneem word, maar verlot is nie toegestaan nie. Die Regering het egter vir dié doel die ou timmermanswinkel aan hulle afgestaan.<sup>212)</sup> Dieselfde het in die wintermaande van 1773 en 1774 gebeur toe daar baie siek matrose op die Franse skepe in die baai was. Siekes is by hierdie geleenthede in die ou perdestal van die Kompanjie gehuisves, ondanks besware deur die Franse dat die dak gelek het.<sup>213)</sup>

Siek matrose van die Engelse skip Nottingham is in 1775 in tente op die strand verpleeg,<sup>214)</sup> maar in 1778 is siekes van die Engelse skip, Asia, in die hospitaal opgeneem.<sup>215)</sup> In laasgenoemde geval is 'n uitsondering gemaak. Daar was plek in die hospitaal beskikbaar en aangesien die winterseisoen verby was, is nuwe skepe nie in die baai verwag nie.

Wanneer versoeke van hierdie aard kort vóór die winterseisoen ontvang is, kon die owerheid nouliks daaraan voldoen aangesien

212) C. 556 Uitgaande Briewe: Kaapse Goewerneur - J.F. Kirsten, 23.5.1771, p. 631.

213) C. 640 Dagregister, 31.5.1773, pp. 610 - 611; C. 641 Dagregister, 7.5.1774, p. 1021; C. 464 Inkomende Briewe: C. Brand - J.A. van Plettenberg, 10.5.1774, p. 295.

214) C. 560 Uitgaande Briewe: Kaapse Goewerneur - C. Brand, 27.6.1775, p. 686.

215) C. 644 Dagregister, 26.8.1778, p. 353.



nie vooraf vasgestel kon word hoeveel siekes op die aankomende Kompanjieskepe sou wees nie.<sup>216)</sup>

Nederburgh en Frijkenius het in 1792 en 1793 aanvullende voorskrifte uitgereik vir die versorging van siekes in Simonsbaai se hospitaal. Hiervolgens moes siekes, wat vóór die winterseisoen uit die Kaapse hospitaal na Simonsbaai oorgeplaas word, met die provisieskepe vervoer word. Vroeër het dit gebeur dat siekes wat oorland na Simonsbaai gestuur is, deur die reis so verswak is dat hulle langer in die hospitaal moes bly pleks van gereed te wees om as bemanningslede opgeneem te word.<sup>217)</sup>

Die Kommissaris het bepaal dat elke sieke voortaan van drie hemde, drie baadjies, drie broeke, twee onderbroeke, twee paar skoene, twee paar kouse, twee halsdoeke, twee hoede en 'n hangmat voorsien moes word. Elkeen sou 'n maand se loongeld hiervoor moes betaal.

Om bakleiery in die hospitaal te voorkom, moes matrose en soldate nie in dieselfde vertrekke geplaas word nie. Skeldtaal en sterk drank was steeds ontoelaatbaar, maar siekes wat oortree, sou nie lyfstraf toegedien word nie. Die dokter moes voortaan 'n week-

---

216) C. 565 Uitgaande Brieven: J.A. van Plettenberg - Here XVII, 7.6.1780, pp. 535 - 536.

217) C. 689 Brieven van Commissarissen-Generaal Nederburgh en Frijkenius - Raad van Politie, 25.10.1792, pp. 653 - 654.

likse verslag opstel oor die aantal siekes in die hospitaal.

Aan die einde van die winterseisoen moes die Resident toesien dat die oorblywende siekes per skip na die Kaap gestuur word, waar hulle kon aansterk.<sup>218)</sup>

(e) Ander bedrywighede

Die visrykheid van Valsbaai, en Simonsbaai in die besonder, is goed bekend. Tydens die 18de eeu het die vryburgers in Valsbaai daaglik visgevang. Romanrots in Simonsbaai het juis sy naam te danke aan die groot skole romanvis wat in die nabyheid van dié rots aangetref is. Ander vissoorte wat in Valsbaai voorgekom het, was steenbras, galjoen, silwervis, stompneus, harder, makriel, tongvis, pylstert, rogvis en selfs die giftige blaasop.<sup>219)</sup>

Hierdie vis is onder meer deur skeepsbemanninge gevang. So goed was die vangste dat 'n enkele vang by geleentheid genoeg opgelewer het om 'n volle skeepsbemanning te voed. Vir die inwoners van die Kompanjiespos was die vis ook 'n belangrike voedings- en handelsbron. Aanvanklik het hulle vis slegs vir

---

218) C. 690 Brieven van Commissarissen-Generaal Nederburgh en Frijkenius - Raad van Politie, 5.1.1793, pp. 392 - 423.

219) C. de Jong: Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, Ierland en Noorwegen, 1791 - 1797, I, pp. 31 - 32; R. Percival: Account of the Cape of Good Hope, pp. 43 - 44.

eie verbruik gevang. Klein skuite en die visseën is meestal vir dié doel gebruik. Later is vis, wat te veel vir die plaaslike verbruik was, gesout en gedroog, en na die Kaap gestuur om dáár verkoop te word.<sup>220)</sup>

Nog 'n aktiwiteit in dié baai, was robbevanga. Teen 1788 het Dirk Gijssbert van Reenen en Hendrik Cloete, twee vooraanstaande Kaapse burgers, gereeld robbe op Malegasen-eiland (die huidige Robeiland) gejag en traanolie volgens kontrak aan die Kompanjie gelewer. Hulle het baie geld in die onderneming belê en by geleentheid gevra dat ander robjagters nie op dié eiland toegelaat word nie.<sup>221)</sup>

In September 1792 het Nederburgh en Frijkenius die walvisvangs in Valsbaai en Tafelbaai aan burgers oopgestel. Diegene wat buite dié twee baai gejag het, sou met 2 000 riksdalers beboet word. Walvisjagters moes jaarliks om dié voorreg aansoek doen. In Valsbaai moes die dooie walvisse op 'n bepaalde plek aan wal gebring word, sodat die traan gebrand kon word. Die karkasse moes nie langer as vier dae op die strand gelaat word nie. Afval moes in die see gegooi word, waar dit nie die skeeps-

---

220) C. de Jong: Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, Ierland en Noorwegen, 1791 - 1797, I, 31 - 32; C.F.J. Muller: Die Geskiedenis van die Visserij aan die Kaap tot aan die Middel van die 18de Eeu, pp. 39 - 41, 43.

221) C. 285 Requesten en Nominatiën, 1788, pp. 883 - 886.

bedrywighede in Simonsbaai sou ontwrig nie.<sup>222)</sup>

Jan Mijders Cruijwagen en Jacobus Arnoldus Kirsten was die eerste Kaapse burgers wat ingevolge dié vergunning walvisse in Valsbaai gejaag het.<sup>223)</sup> Die Resident in Simonsbaai moes toesien dat die voorwaardes nagekom word en dat onwettige walvisvangs nie plaasvind nie. Om dit te verhoed, moes die burgers se skuite vóór sonder digby die wal onder toesig van 'n wag gelaat word. Die roeispans moes uitgehaal word en niemand sou toegelaat word om ná sonder aan boord te gaan nie.<sup>224)</sup>

Cruijwagen het teen die einde van 1792 gevra dat 'n gebou in Kalkbaai opgerig word vir traanbranding. Aangesien dit vir die Resident moeilik was om dár doeltreffende beheer uit te oefen, is die gebou in Vishoek opgerig.<sup>225)</sup>

As verteenwoordiger van die Regering was die Posshouer (Resident) die persoon wat die ekonomiese bedrywighede in Simonsbaai moes

222) C. 727 Placcaaten raackende de Walvisvangst en Particuliere Vaart, 21.9.1792, p. 20; C. 687 Origineel Placcaatboek, 29.9.1792, pp. 162 - 165; C. 692 Verslag en Bijlagen van Nederburgh en Frijkenius, 21.9.1792, p. 513.

223) C. 204 Bijlagen tot Resolutiën, 6.10.1792, p. 20; C. 99 Resolutiën, 22.11.1792, pp. 642 - 643.

224) C. 98 Resolutiën, 29.9.1792, pp. 793 - 795; C. 99 Resolutiën, 31.10.1792, pp. 365 - 366.

225) C. 99 Resolutiën, 22.11.1792, pp. 642 - 643; C. 211 Bijlagen tot Resolutiën, 19.2.1793, pp. 41 - 43.

beheer en koördineer. Hy was 'n amptenaar wat nie veronderstel was om met die burgery mee te ding nie. Van die vroeë poshouers in dié baai kan gesê word dat hulle ten minste nie openlik deelgeneem het aan aktiwiteite wat daarop gemik was om hulself ekonomies te bevoordeel nie. Tydens Christoffel Brand se ampteryn het die toedrag van sake egter vinnig verander. Brand het openlik in die baai handel gedryf en hom daarmee die gramskap van die burgers op die hals gehaal.

Nouliks drie jaar ná Brand as poshouer aangestel is, het die reisiger Hickey gesê dat Brand 'n ywerige handelaar is wat bereid was om van pluimvee tot "ellendige" wyn vir Britse guineas te ruil.<sup>226)</sup> Dit is dus nie vreemd dat Brand se naam in die Burgermemorie van 1779 genoem is nie. In dié memorie is hy daarvan beskuldig dat hy een van die amptenare was wat die burgers se finansiële belange benadeel het. Daar is beweer dat hy sy posisie misbruik het deur die beste goedere van die skepe in Simonsbaai te koop en dit dan teen 'n groot wins aan die Kaap van die hand te sit.<sup>227)</sup> Volgens le Vaillant het Brand soms vyf keer meer as die oorspronklike prys vir sy ware gekry.<sup>228)</sup>

226) W. Hickey: *Memoirs of William Hickey*, II, p. 106.

227) C. Beyers: *Die Kaapse Patriotte, 1779 - 1791*, pp. 20 - 22.

228) F. le Vaillant: *Reize in de Binnenlanden van Afrika, langs de Kaap de Goede Hoop, 1780 - 1785*, I, pp. 80 - 81.

Sy bedrywighede is oogluikend deur die Regering toegelaat. In 1785 het sy seun, Johannes Brand, 'n veeplaas in die distrik Stellenbosch ontvang as waardering vir die goeie werk wat die Resident gelewer het.<sup>229)</sup> In 1788 het die gewese burgerraad, Cornelis van der Poel, geprobeer om geregtelike stappe teen Brand (senior) in te stel, maar die Politieke Raad het gelas dat die saak nie verder gevoer moes word nie.<sup>230)</sup>

De Jong en Vancouver, wat Simonsbaai in die negentigerjare van die 18de eeu besoek het, het Brand egter as 'n gawe en gasvrye persoon beskryf, wat nie so naywerig soos die ander inwoners was nie. Besoekers was altyd welkom aan sy huis, waar dikwels danspartye gehou is.<sup>231)</sup>

In 1793 het Brand gekla dat die dalende skeepsbesoeke sy inkomste nadelig geraak het en dat hy nie meer, soos vroeër, die ekwipsiemeester en ander hoë amptenare op eie koste in Simonsbaai van kos en huisvesting kon voorsien nie. Nederburgh en Frijkenius het die Resident tegemoetgekom en besluit dat hy 1 ducaton per dag kon eis vir elke hoë amptenaar wat by hom tuisgegaan het. Brand het egter steeds gekla dat die "moeilijke post" in Simons-

229) C. 78 Resolusiën, 6.9.1785, pp. 613 - 614.

230) C. 83 Resolusiën, 14.2.1788, pp. 274 - 281.

231) C. de Jong: Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, Ierland en Noorwegen, 1791 - 1797, I, p. 31; G. Vancouver: A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and around the World, I, p. 17.

baai te veel van hom geëis het.<sup>232)</sup>

Die feit dat Brand 21 jaar in beheer van Simonsbaai was, hy later invloedryke poste beklee het as lid van die Raad van Justisie en as lid van die Politieke Raad, en die Kompanjie oogluikend toegelaat het dat sy amptenare hul karige salaris uit ander bronne aanvul, het daartoe gelei dat Brand besonder aktief aan private ekonomiese bedrywighede in die baai deelgeneem het.<sup>233)</sup>

Uit die voorafgaande blyk dit dat Simonsbaai 'n belangrike skakel was in die handelsbedrywighede van die Kompanjie en in die ekonomiese lewe en ontwikkeling aan die Kaap. Hoewel die bedrywighede beperk was en daar knelpunte bestaan het, het die baai nogtans 'n onontbeerlike funksie vervul. Die grondslag is dus gelê vir toekomstige uitbreiding en ontwikkeling.

---

232) C. 690 Brieven van Commissarissen-Generaal Nederburgh en Frijkenius - Raad van Politie, 19.2.1793, pp. 733 - 736; C. 102 Resolusiën, 20.3.1793, pp. 254 - 255; C. 101 Resolusiën, 26.2.1793, pp. 991 - 992.

233) C. 78 Resolusiën, 13.7.1785, p. 502; C. 103 Resolusiën, 23.7.1793, p. 12; R. Percival: Account of the Cape of Good Hope, pp. 50 - 51.

## HOOFSTUK V

### SKEEPSBESOEKE AAN SIMONSBAAI, 1742 - 1795

Die inrigting van Simonsbaai as winterhawe het noodwendig daartoe gelei dat skeepsverkeer in Valsbaai aansienlik toegeneem het. In die eerste agt jaar ná 1742 het altesame 77 skepe, wat almal aan die Kompanjie behoort het, in Simonsbaai aangedoen.<sup>1)</sup> Van die 1 472 skepe wat tussen 1751 - 1771 in Tafelbaai en Simonsbaai aangedoen het, het 169 (d.w.s. 11,48%) laasgenoemde hawe besoek. Hiervan was 129 Kompanjieskepe, 14 Britse, 11 Franse, 13 Deense en 2 Sweedse skepe.<sup>2)</sup>

Van 1772 tot 1780 het die skepe wat Simonsbaai aangedoen het, aansienlik toegeneem. In dié tydperk het 47 Hollandse skepe, 85 Britse, 46 Franse, 17 Deense, 6 Sweedse skepe en 'n enkele skip uit Oostenryk daar geanker.<sup>3)</sup> Die toename in vreemde skepe was baie opvallend.

Die Europese oorlog, wat in 1781 uitgebreek het, het 'n afname tot gevolg gehad in die aantal Hollandse skepe wat Simonsbaai

---

1) G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 77.

2) G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 166.

3) G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 166; Vgl. ook C. Beyers: Die Kaapse Patriotte, 1779 - 1791, p. 123.





aangedoen het. Van 1781 tot 1784 was daar slegs 21 Hollandse skepe terwyl 67 Franse en vyf Britse skepe daar geanker het.<sup>4)</sup> Tussen die jare 1785 - 1789 het daar gemiddeld 25 skepe per jaar in Simonsbaai aangekom.<sup>5)</sup> Skeepstatistieke van die laaste vyf jaar van die Kompanjiestydperk is nie volledig nie, maar volgens Beyers se berekeninge het daar gemiddeld 58 Hollandse skepe per jaar Tafelbaai en Simonsbaai aangedoen, terwyl die getal vreemde skepe gestyg het tot gemiddeld 97 per jaar.<sup>6)</sup>

(a) Hollandse skepe

Verversing en die inskeping van produkte was van die belangrikste redes waarom skepe Simonsbaai aangedoen het. Die eerste Kompanjieskip wat vir dié doel van Simonsbaai as winterhawe gebruik gemaak het, was die Annanas, wat op 28 Mei 1742 in die baai geanker het.<sup>7)</sup> Later dieselfde seisoen het die Hof van Delft<sup>8)</sup> en die Jonge Willem<sup>9)</sup> ook in Simonsbaai ververs.

---

4) G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 215.

5) G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 259.

6) C. Beyers: Die Kaapse Patriotte, 1779 - 1791, pp. 123, 237 - 239.

7) C. 617 Dagregister, 28.5.1742, p. 323.

8) C. 34 Resolutiën, 15.8.1742, p. 245.

9) C. 617 Dagregister, 31.8.1742, p. 371.

Ook skepe wat in nood verkeer het, is gedwing om Simonsbaai binne te seil. Uit die aard van die saak het baie van dié toevallige besoeke buite die voorgeskrewe winterseisoen voorgekom. Die belangrikste redes waarom sulke skepe Simonsbaai aangedoen het, was om skuiling te soek teen stormweer, om dringende herstelwerk te ondergaan, om kosbare vrag wat nat geword het, te probeer red, en om bemanningslede te versorg wat siek geword het tydens die uitputtende seereis wat dikwels aansienlik verleng is deur teenwinde of windstiltes.

Kompanjieskepe, wat weens bogenoemde redes in die voorgeskrewe winterseisoen in Simonsbaai aangekom het, kon nog gehelp word, maar skepe in nood wat buite die winterseisoen opgedaag het, was 'n groot hoofpyn vir die poshouer in Simonsbaai en die Kaapse owerheid.

Onder die skepe wie se aankoms in Simonsbaai die ergste verleentheid veroorsaak het, was die volgende: Wapen van Hoorn<sup>10)</sup> (27 April 1751) met 'n gebreekte mas; Rhoon<sup>11)</sup> (1 September 1753) wat skuiling gesoek het teen 'n storm; Huijs ten Donk<sup>12)</sup> (3 Mei 1757) wat eers deur windstiltes geteister is en toe naby Valsbaai deur 'n storm oorval is; Buijtensorg<sup>13)</sup> (10 Mei 1757)

---

10) C. 43 Resolusiën, 27.4.1751, p. 140.

11) C. 622 Dagregister, 1.9.1753, pp. 363 - 364.

12) C. 455 (III) Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 3.5.1757, pp. 859 - 862.

13) C. 49 Resolusiën, 10.5.1757, pp. 248 - 251.

wat dringende herstelwerk benodig het; Drie Papegaaijen<sup>14)</sup> (1 Mei 1761) wat erg gelek het; Eendragt<sup>15)</sup> (13 September 1763) met 'n gebreekte hoofmas en 90 siekes aan boord nadat 77 van die bemanning onderweg gesterf het; Huijs te Bijweg<sup>16)</sup> (27 April 1764) met twee maspale wat geknak het en 'n waardevolle vrag tee wat nat geword het; Oudhaarlem<sup>17)</sup> (3 Mei 1776) wat swaar ontberings gely het in 'n storm en baie siekes aan boord gehad het; Helena Louiza<sup>18)</sup> (18 September 1790) wat dringende herstelwerk benodig het, en Dregterland<sup>19)</sup> (5 April 1793) in wie se ruime die water so hoog gestaan het dat dit gevaar geloop het om te sink. Sy waardevolle vrag kaneel en linne kon ook moontlik verlore gaan.

Die Here XVII en die Kaapse Regering was gesteld daarop dat skeepskaptein's by die voorgeskrewe winterreëlins hou.<sup>20)</sup> In gevalle, soos bogenoemde, waar skepe weens omstandighede buite hulle beheer oortree het, het die owerheid dadelik opgetree. Die prosedure wat gevolg is, was om 'n kommissie aan te stel wat

---

14) C. 630 Dagregister, 1.5.1761, p. 903.

15) C. 632 Dagregister, 13.9.1763, pp. 452 - 454.

16) C. 634 Dagregister, 27.4.1764, pp. 99 - 102; C. 56 Resolusiën, 17.5.1764, pp. 325 - 330.

17) C. 643 Dagregister, 3.5.1776, p. 405.

18) C. 101 Resolusiën, 12.2.1793, pp. 829 - 835.

19) C. 209 Bijlagen tot Resolusiën, 5.4.1793, p. 444; C. 102 Resolusiën, 21.4.1793, pp. 742 - 748.

20) Vgl. C. 45 Resolusiën, 4.9.1753, p. 204.

al die omstandighede rakende 'n bepaalde skip moes ondersoek. Die kommissie het gewoonlik bestaan uit die onafhanklike fiskaal, die ekwipasiemeester in Tafelbaai, lede van die Raad van Justisie en ander seekundiges.<sup>21)</sup> Nadat die betrokke kommissies deeglik op die feite ingegaan het, is die skeepskapteins in al die gevalle waarna hierbo verwys is, van blaam onthef. Daar is bevind dat dit in die bepaalde omstandighede die beste besluit was om Simonsbaai aan te doen.<sup>22)</sup>

As die optrede van 'n kaptein nie verdedigbaar was nie is daar min genade betoon. Dit was die geval met Thomas Brunel, gesagvoerder van die Beekvliet, wat op 24 Augustus 1773 in Simonsbaai geanker het.<sup>23)</sup> Brunel en sy senior stuurman, nl. Lemke, Dorst, Schutz en Lindaal, is aangekla weens nalatigheid en pligsversuim.<sup>24)</sup> Daar is beweer dat dié vaartuig ingestel is op 'n koers "waardoor hy de Caap niet hebbende kunnen bezeijlen".<sup>25)</sup>

Brunel en sy stuurman is deur die Raad van Justisie skuldig

21) Vgl. C. 45 Resolusiën, 4.9.1753, p. 205; C. 632 Dagregister, 13.9.1763, p. 455; C. 102 Resolusiën, 17.4.1793, p. 626.

22) Vgl. C. 45 Resolusiën, 13.9.1753, pp. 211 - 217; C. 101 Resolusiën, 12.2.1793, pp. 829 - 833; C. 102 Resolusiën, 30.4.1793, pp. 843 - 845.

23) C. 640 Dagregister, 24.8.1773, p. 675.

24) C. 640 Dagregister, 23.12.1773, p. 754; C. 559 Uitgaande Brieven: J. van Plettenberg - Here XVII, 1.2.1774, pp. 53 - 59.

25) C. 559 Uitgaande Brieven: J. van Plettenberg - Here XVII, 1.2.1774, p. 54.

bevind. Die kaptein is uit die diens van die Kompanjie ontslaan en na Holland teruggestuur. Hy sou sy maandgeld van 10 November 1771 af verbeur. Lemke en Dorst het ses maande se betaling verbeur en Schutz en Lindaal elk drie maande se betaling.<sup>26)</sup>

Sulke drastiese optrede was daarop gemik om skeepskapteins te verplig om by die seisoenreëling te hou. Skepe wat buite die bepaalde winterseisoen in Simonsbaai opgedaag het, het baie administratiewe probleme vir die owerheid geskep. Aangesien die nodige provisies en skeepsvorrade slegs vir drie maande van die jaar in Simonsbaai gehou is, moes dit in dergelike gevalle spesiaal uit die Kaap aangestuur word. Dit was duur, het baie tyd in beslag geneem en daarbenewens ontwingting veroorsaak.

Die onverwagte aankoms van die Huijs ten Donk het vir die poshouer, De Neijs, 'n groot probleem geskep. Aangesien hy geen vleis in Simonsbaai beskikbaar gehad het nie moes slagters spesiaal uit die Kaap ontbied word. Dit het ekstra koste meegebring.<sup>27)</sup>

Kirsten, De Neijs se opvolger, het soortgelyke probleme ondervind. Hy het in 1765 gekla dat skepe wat buite die winterseisoen

---

26) C. 640 Dagregister, 23.12.1773, p. 754; C. 559 Uitgaande Brieven: J. van Plettenberg - Here XVII, 1.2.1774, pp. 58 - 59.

27) C. 455 (III) Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 3.5.1757, pp. 859, 862.

opgedaag het, hom in groot verleentheid geplaas het. Op 1 Mei van dié jaar was daar slegs 1 lb (454 g) meel in die Kompanjiese pakhuis oor.<sup>28)</sup>

Dit is dus te verstane dat skepe soos die Rhoon, wat slegs in Simonsbaai kom skuiling soek het, beveel is om met die eerste gunstige wind weer te vertrek.<sup>29)</sup>

Afgesien van die skepe wat noodgedwonge Simonsbaai moes binne-vaar omdat hulle gevaar geloop het om te vergaan, was daar ook talle skepe wat in die gewone winterseisoen in die baai aangedoen het en ná die lang seereis in 'n mindere of meerdere mate herstelwerk of opknapping nodig gehad het.

'n Kommissie, bestaande uit die ekwipasiemeester van Tafelbaai en ander seekundiges, is aangestel elke keer wanneer 'n skip groot herstelwerk in Simonsbaai moes ondergaan.<sup>30)</sup> Die taak van die kommissies was om die omvang van die skade aan 'n skip vas te stel, 'n raming te maak van die herstelkoste en intussen die vraag te probeer beveilig.<sup>31)</sup>

28) C. 459 Inkomende Brieven: J.F. Kirsten - R. Tulbagh, 1.5.1765, p. 781.

29) C. 453 Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 17.9.1753, p. 1042.

30) Vgl. C. 42 Resolusiën, 19.5.1750, pp. 112 - 116; C. 49 Resolusiën, 10.5.1757, pp. 248 - 251; C. 634 Dagregister, 27.4.1764, pp. 99 - 102; C. 84 Resolusiën, 11.7.1788, pp. 73 - 74; C. 91 Resolusiën, 10.6.1791, p. 504.

31) C. 39 Resolusiën, 13.7.1747, pp. 170 - 171; C. 49 Resolusiën, 10.5.1757, pp. 248 - 251; C. 92 Resolusiën, 1.8.1791, pp. 467 - 471.

'n Ontleding van die skepe wat in Simonsbaai herstelwerk ondergaan het, toon dat dieselfde diens wat in Tafelbaai verskaf is in die meeste van die gevalle ook in Simonsbaai gelewer is.

Skepe van die Kompanjie is gereeld opgeknop en herstel en werk van geringe aard het nie veel probleme opgelewer nie.

Skepe wat omvattende herstelwerk in Simonsbaai ondergaan het, was onder andere Huijs te Bijweg, Maria Louisa, 't Slot Capelle, Zeenimph, Helena Louiza, Schoonderloo en Dregterland.

Die retoerskip Huijs te Bijweg het naby Valsbaai in 'n groot storm beland en op 27 April 1764 in 'n gehawende toestand in Simonsbaai aangekom. Onderzoek het getoon dat die skip erg gelek het en groot herstelwerk benodig het. Sake is vererger deurdat die skip 'n waardevolle vrag tee aan boord gehad het, wat verlore kon gaan.<sup>32)</sup>

Aangesien daar nie genoeg arbeiders in Simonsbaai was nie, moes 24 matrose uit die Kaap gestuur word om te help om die vrag tee uit te pak.<sup>33)</sup> Die tekort aan pakplek in Simonsbaai was so erg dat van die tee tydelik op ander skepe in die baai geberg moes word.<sup>34)</sup>

---

32) C. 634 Dagregister, 27.4.1764, pp. 99 - 102; C. 381 Attestatiën, 27.4.1764, pp. 330 - 332.

33) C. 634 Dagregister, 7.5.1764, p. 109.

34) C. 56 Resolutiën, 17.5.1764, pp. 332 - 335.



Om die Huijs te Bijweg te herstel, moes die volgende verskaf word: twee groot maste, vier maspale, 'n "ezelshoofd" (n blok op die mas waaraan die mastou vasgemaak word), twee ankerstokke, vier swaar kabeltoue en twee seiltoue.<sup>35)</sup> Dié groot werk is op 16 Junie voltooi en daar kon dadelik begin word om die tee weer oor te pak.<sup>36)</sup> Op 7 Julie 1764 het die Huijs te Bijweg uit Simonsbaai vertrek.<sup>37)</sup>

Die pakketboot Maria Louisa, wat in Augustus 1790 in Simonsbaai was, het ook groot opknapping nodig gehad. Altesame vyftig koperplate en 50 000 koperspykers is gebruik om die boot weer seewaardig te maak. Dié werk is tot bevrediging van die kaptein uitgevoer.<sup>38)</sup>

Die Zeenimph en 't Slot Capelle het in dieselfde jaar vir herstelwerk in Simonsbaai aangekom. Eersgenoemde het algemene opknappingswerk en sewe nuwe seile benodig terwyl 't Slot Capelle n nuwe voormas en vier "Zeilspieren" (ronde pale vir takelwerk) moes kry.<sup>39)</sup>

---

35) C. 634 Dagregister, 7.7.1764, p. 166.

36) C. 634 Dagregister, 16.6.1764, p. 144.

37) C. 634 Dagregister, 7.7.1764, p. 165.

38) C. 88 Resolusiën, 10.8.1790, pp. 394, 397; C. 88 Resolusiën, 17.8.1790, p. 408.

39) C. 105 Resolusiën, 22.1.1794, pp. 281 - 284.

die Politieke Raad, wat deurentyd daarop bedag was dat skepe  
 die onnodig verdrag word nie, het aan die resident, Christoffel  
 Brand, gevra of die herstelwerk enige probleme opgelewer het.<sup>40)</sup>  
 Hy het gesê dat aanhoudende reën en 'n tydelike tekort aan ronde  
 waspale die timmermans se werk verdrag het.<sup>41)</sup> Die versekering  
 is egter gegee dat die taak so gou moontlik afgehandel sou word.<sup>42)</sup>

Die vertrek van die Zeenimph op 5 Julie 1790 het 'n nadraai gehad  
 dat hoë eise aan Simonsbaai as herstelplek gestel het. Kort ná  
 sy vertrek het die skip in Simonsbaai op die rotse beland.<sup>43)</sup>

Die skip het 'n groot vrag koffiebone, peper, suiker en buskruit  
 aan boord gehad, wat nat geword het. Dit het so 'n ondraaglike  
 stank veroorsaak dat dit vir die werkers feitlik onmoontlik was  
 om voort te gaan om die vrag te probeer berg. 'n Groot deel van  
 die vrag koffiebone het toe verlore gegaan.<sup>44)</sup>

Met die volgende springvloed is daarin geslaag om die Zeenimph  
 van die rotse af te sleep en dit terug te neem na die ankerplek  
 in Simonsbaai, waar die skade deeglik ondersoek kon word. Onder-

---

40) C. 105 Resolusiën, 22.1.1794, pp. 281 - 284.

41) C. 214 Bijlagen tot Resolusiën, 20.1.1794, p. 278.

42) C. 105 Resolusiën, 22.1.1794, p. 285.

43) C. 105 Resolusiën, 22.1.1794, pp. 286 - 287; C. 88 Resolu-  
 tiën, 10.8.1790, p. 390.

44) C. 88 Resolusiën, 20.7.1790, p. 138; C. 473 Inkomende  
 Brieven: C. Brand - C.J. van de Graaff, 15.7.1790, p. 917.

soek het getoon dat die hoofmas, die roer en die boegspriet gebreek was, terwyl die dek van die bakboord ook erg beskadig is. Die seile was almal geskeur en die skip het op verskeie plekke gelek.<sup>45)</sup>

Aangesien baie herstelwerk onder die waterlyn gedoen sou moes word, is seekundiges gevra om ondersoek in te stel of die skip in Simonsbaai gekiel kon word of eerder na Saldanhabaai gestuur moes word. Hulle was egter van mening dat die werk in Simonsbaai gedoen kon word.<sup>46)</sup>

Met behulp van die pakketboot Star is die Zeenimph op 19 November op sy kant gedraai sodat die herstelwerk gedoen kon word.<sup>47)</sup> Die omvang van die skade is op 20 000 gulden geraam.<sup>48)</sup>

Die werk aan die Zeenimph is vroeg in 1791 afgehandel en daar is gerapporteer dat die skip nog geruime tyd vir die Kompanjie waardevolle diens kan lewer.<sup>49)</sup>

Die herstelwerk aan die Zeenimph was van die grootste wat in Simonsbaai aangepak is en het bewys dat skepe in dringende gevalle wel in dié baai gekiel kon word.

45) C. 88 Resolusiën, 10.8.1790, pp. 388 - 392.

46) C. 88 Resolusiën, 10.8.1790, pp. 389 - 393.

47) C. 88 Resolusiën, 20.8.1790, p. 423.

48) C. 89 Resolusiën, 19.11.1790, p. 1069.

49) C. 90 Resolusiën, 11.1.1791, pp. 7 - 13.

Nog 'n skip wat groot herstelwerk benodig het, was die Schoonderloo, wat op 1 Augustus 1791 in Simonsbaai aangekom het.

Sowat 4 tot 5 voet (1,2 - 1,5 meter) onder die waterlyn was daar 'n groot gat in die romp waardeur die water ingestroom en gestyg het teen 9 duim (228,6 millimeter) per uur. Resident Brand moes spesiale reëlins tref om die goedere op die skip met die Zeenimph na die Kaap te stuur.<sup>50)</sup> Sowat 'n maand later was die herstelwerk afgehandel en kon die Schoonderloo met veiligheid sy reis na Holland voortsit.<sup>51)</sup>

Ook die Dregterland (April 1793) wie se houtwerk erg verrot was, kon binne enkele weke bevredigend deur die timmermans in Simonsbaai herstel word.<sup>52)</sup>

Verskeie faktore het die spoedige herstelwerk van die Kompanjie se skepe vertraag. Die besluit om geen ekwipasiemeester in Simonsbaai aan te stel nie het veroorsaak dat die ekwipasiemeester in Tafelbaai dikwels met dringende werk besig was wanneer sy aandag in Simonsbaai benodig is. Die Kompanjieskip Lis, wat in Junie 1744 met 'n lekplek in Simonsbaai aangekom het, kon nie onmiddellik aandag kry nie, aangesien Tafelbaai se ekwipasie-

---

50) C. 92 Resolusiën, 1.8.1791, pp. 467 - 471.

51) C. 93 Resolusiën, 2.9.1791, p. 197.

52) C. 102 Resolusiën, 21.4.1793, pp. 742 - 748; C. 102 Resolusiën, 30.4.1793, pp. 843 - 845.

meester te besig was.<sup>53)</sup> Dié toedrag van sake het onbepaald voortgeduur en teen die einde van die Kompanjiesbewind het die dubbele taak van die ekwipasiemeester, nl. om in Tafelbaai en Simonsbaai diens te doen, steeds lang en duur oponthoude veroorsaak.<sup>54)</sup>

'n Gebrek aan benodigde materiaal in Simonsbaai en 'n tekort aan arbeiders het veroorsaak dat skepe nie so gou herstel kon word as wat wenslik was nie. In 1753 het die ekwipasiemeester, Hendrik de Reuyter, byvoorbeeld gekla dat herstelwerk aan skepe in Simonsbaai dringend vereis was, maar dat 'n tekort aan smee-kole (steenkool) verhoed het dat die werk spoedig uitgevoer word.<sup>55)</sup> Soms was daar nie pik beskikbaar nie en moes vate uit ander skepe in die baai gehaal word om die nodige herstelwerk te verrig.<sup>56)</sup>

In 1757 het 'n tekort aan spykers herstelwerk aan die retoerskip Buijtensorg erg vertraag. Aangesien dit te lank sou duur om te wag vir voorrade uit die Kaap, is toestemming verleen om 100 lb (45,45 kg) spykers van vryburgers in die omgewing van Simonsbaai te koop.<sup>57)</sup> Selfs teen die einde van die Kompanjiestydperk het

53) C. 618 Dagregister, 16.6.1744, pp. 300 - 301.

54) C. 106 Resolusiën, 15.8.1794, pp. 803 - 804.

55) C. 453 Inkomende Brieven: H. de Reuyter - R. Tulbagh, 4.6.1753, p. 870.

56) C. 454 Inkomende Brieven: H. Taal - R. Tulbagh, 4.8.1754; C. 92 Resolusiën, 9.8.1791, p. 609.

57) C. 49 Resolusiën, 10.5.1757, pp. 254 - 255.

h tekort aan voorrade, en veral hout- en maspale, herstelwerk aan skepe in Simonsbaai aansienlik vertraag.<sup>58)</sup>

Op die lang seereis na die Ooste en terug het skepe dikwels hul ankers verloor. Aan die Kaap moes dié noodsaaklikheid voorsien word alvorens skepe hul tog kon voortsit. Dit het egter gebeur dat Simonsbaai nie altyd voldoende ankers en swaar toue beskikbaar gehad het nie. In 1756 het die ekwipasiemeester gerapporteer dat daar slegs twee swaar ankers in Simonsbaai was ondanks h vroeëre besluit dat daar sewentig in voorraad moes wees.<sup>59)</sup> In 1759 is die retoerskip Renswoude vertraag aangesien h benodigde swaar anker en toue nie dadelik in Simonsbaai voorsien kon word nie.<sup>60)</sup> Die Bewindhebbers het die Kaapse owerheid gedurig vermaan om voldoende skeepsvoorrade in Simonsbaai aan te hou.<sup>61)</sup>

h Brand wat in die kombuis van die Schakenbos uitgebreek het, het veroorsaak dat timmermans dringend in Simonsbaai benodig is. Poshouer De Neijs het op 1 Augustus 1751 aan die Kaapse

---

58) C. 105 Resolutiën, 22.1.1794, p. 285; C. 106 Resolutiën, 18.6.1794, pp. 433 - 435.

59) C. 48 Resolutiën, 24.8.1756, pp. 398 - 403.

60) C. 51 Resolutiën, 12.5.1759, p. 273.

61) C. 83 Resolutiën, 17.6.1788, p. 749.

Goewerneur geskryf en hulp aangevra aangesien hy nie oor die nodige arbeiders beskik het nie.<sup>62)</sup> Skaars drie jaar later moes De Neijs weer vra vir 'n bykomende tien tot twaalf man om te help met die werk in die baai. Volgens hom was daar in dié stadium 23 arbeiders minder as in die vorige jaar.<sup>63)</sup>

Herstelwerk aan die Kronenburg kon nie onderneem word alvorens 'n vrag tee ontskeep word nie. In Junie 1760 het die ekwipasie-meester, Taal, gekla dat daar elke dag slegs sowat vyftien manskappe was om die werk te doen. 'n Aanvullende twintig werkers is dringend benodig.<sup>64)</sup>

Jare later, in Mei 1788, het resident Brand steeds gekla oor die tekort aan werkers in Simonsbaai. Die vervanging van skeepstoue - 'n belangrike onderdeel van herstelwerk - is dikwels vertraag omdat die beskikbare mannekrag ontbreek het. Volgens Brand moes hy sukkel met vyftig tot sestig man om swaar skeepstoue op die skepe te kry, terwyl 100 tot 150 man vir dieselfde taak in Tafelbaai gebruik is.<sup>65)</sup>

---

62) C. 452 Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 1.8.1751, p. 813.

63) C. 454 Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 20.5.1754, p. 244.

64) C. 457 (I) Inkomende Brieven: H. Taal - R. Tulbagh, 22.6.1760, p. 308.

65) C. 471 Inkomende Brieven: C. Brand - C.J. van de Graaff, 16.5.1788, p. 706.

Die retoerskip Phoenicier, wat in Junie 1794 in Simonsbaai herstelwerk moes ondergaan alvorens hy sy reis kon voortsit, is ook vertraag deurdat daar nie genoeg arbeiders beskikbaar was nie. Die konvooi van sewe retoerskepe het vertrek terwyl die Phoenicier in Simonsbaai agtergebly het. 'n Groot deel van die vrag rys en linne het nat geword omdat dit nie betyds uit die met water gevulde ruime verwyder kon word nie. Dit het bederf en verlore gegaan, wat 'n gevoelige verlies vir die Kompanjie beteken het.<sup>66)</sup>

Klimaatsfaktore soos reën en wind - waaroor die Kaapse regering en die resident natuurlik geen beheer gehad het nie - het ook dikwels in die seisoentyd die arbeiders vertraag.<sup>67)</sup> Ondanks al die verdragende faktore het die owerheid altyd geprobeer om sake te bespoedig. Die goewerneur aan die Kaap het dikwels persoonlik na Simonsbaai gereis om te sorg dat oponthoude tot die minimum beperk word.<sup>68)</sup>

Skepe wat ná die bepaalde seisoentyd vanweë herstelwerk in Simonsbaai moes bly, het dikwels tot meningsverskil in die

---

66) C. 106 Resolusiën, 18.6.1794, pp. 433 - 445.

67) C. 105 Resolusiën, 22.1.1794, p. 285.

68) C. 618 Dagregister, 19.5.1745, p. 437; C. 77 Resolusiën, 15.6.1784, p. 391; C. 106 Resolusiën, 10.6.1794, p. 422.



Politieke Raad gelei. Sommige raadslede het gesê dat sulke skepe in Simonsbaai herstel moes word, terwyl ander van oordeel was dat koste bespaar sou kon word deur hulle na Tafelbaai te bring.<sup>69)</sup> Soms is die middeweg gevolg deur 'n skip voorlopig te herstel en dit ná die verstryking van die seisoensreëling, vir verdere herstelwerk na Tafelbaai te stuur.<sup>70)</sup>

Die seisoensreëling is getref om die Kompanjie se skepe te beveilig, maar dit het noodwendig tot baie vertragings aanleiding gegee. Provisieskepe wat met spesiale voorrade na die Kaap gestuur is en ná 15 Mei in Tafelbaai aangekom het, was verplig om na Simonsbaai te vaar. Twee van dié skepe wat nadelig deur dié reëling geraak is, was die Diemen en die Batavier.

Die Diemen het teen die einde van Mei 1754 in die Kaap aangekom en ondanks die noodsaaklike voorrade aan boord, wat uitdruklik vir die Kaap bestem was, is die skip gelas om na Simonsbaai te vaar. Aangesien pakplek in Simonsbaai baie beperk was, moes die voorrade aan boord bly. Pakke linne en ander voorrade wat dringend benodig is, moes toe met waens en osse uit Simonsbaai na die Kaap gestuur word.<sup>71)</sup>

---

69) C. 106 Resolusiën, 15.8.1794, pp. 788 - 800.

70) C. 71 Resolusiën, 30.7.1779, pp. 333 - 334; C. 83 Resolusiën, 13.6.1788, pp. 687 - 688; C. 91 Resolusiën, 10.6.1791, p. 504.

71) C. 46 Resolusiën, 28.5.1754, pp. 269 - 274.

Dieselfde het in Mei 1758 met die provisiieskip die Batavier gebeur. Nadat die skip in Simonsbaai geanker het, is oorweeg om die benodigde voorrade met hoekers na die Kaap te vervoer, maar die ekwipasiemeester het geraam dat hiervoor minstens twee heen- en terugreise nodig sou wees. Aangesien sulke reise soms, veral wanneer teenwinde ondervind is, van drie weke tot 'n maand geduur het, is daar afgesien van dié plan en is besluit dat die Batavier ook met sy vrag in Simonsbaai moes oorwinter.<sup>72)</sup>

Hoewel die seisoensreëling in die algemeen streng toegepas is, is dit in uitsonderlike gevalle tog gewysig, veral wanneer skepe of voorrade op skepe, dringend in Tafelbaai benodig is. In 1773 was daar byvoorbeeld 'n buitengewone goeie koringoes in die Kaap. Omdat die Regering onmiddellik 'n vrag koring na Holland wou stuur, is die Bartha Petronella, wat reeds in Simonsbaai geanker het, op 28 Mei na Tafelbaai ontbied. Die vrag koring moes dadelik ingeskeep word sodat die skip na Holland kon vertrek.<sup>73)</sup>

Nog 'n uitsonderlike geval is deur die Europese oorlog meegebring. In Junie 1782 is die Kompanjieskip Amsterdam aangesê

---

72) C. 50 Resolusiën, 30.5.1758, pp. 245 - 250; C. 543 Uitgaande Brieven: R. Tulbagh - Bewindhebbers, 19.8.1758, pp. 626 - 630.

73) C. 558 Uitgaande Brieven: Kaapse Goewerneur - J.F. Kirsten, 28.5.1773, p. 745; C. 640 Dagregister, 28.5.1773, p. 608.

om uit Simonsbaai na Tafelbaai te seil. Die skip het ammunisie en geskut aan boord gehad wat dringend vir die verdediging van die Kaap benodig is, aangesien 'n Britse aanval daár verwag is.<sup>74)</sup>

Ook wanneer voorrade dringend in Tafelbaai benodig is, is die seisoensreëling veronagsaam. Die Helena Louisa, wat reeds in Simonsbaai geanker het, is op 1 Junie 1792 na Tafelbaai ontbied met dringende voorrade wat by dié hawe benodig is.<sup>75)</sup>

Hoewel die Politieke Raad in 1759 dit weer eens beklemtoon het dat skepe nie ná 15 Mei Tafelbaai mag aandoen nie en ook enkele dae vóór dié datum dié baai moes verlaat,<sup>76)</sup> is daar ook in dié verband in dringende gevalle uitsonderings gemaak. Die provisie-skip Goewerneur-Generaal, byvoorbeeld, wat op 9 Mei 1761 in Tafelbaai aangekom het, het baie voorrade vir die Kaap aan boord gehad. Die ekwipasiemeester, Hendrik Taal, het aanbeveel dat die voorrade in Tafelbaai ontskeep word aangesien daár geen ander skepe was wat dringende aandag benodig het nie en die ontskeping met beskikbare arbeiders vinnig afgehandel sou kan word.<sup>77)</sup>

---

74) C. 74 Resolusiën, 7.6.1782, pp. 603 - 604.

75) C. 97 Resolusiën, 1.6.1792, p. 524.

76) C. 51 Resolusiën, 12.5.1759, p. 272.

77) C. 53 Resolusiën, 9.5.1761, pp. 227 - 235.

Met die aankoms van die Vlietlust in Tafelbaai op 8 Mei 1765, het die vraag weer ontstaan of dié vaartuig in Tafelbaai toegelaat moes word of nie. Die Politieke Raad het egter bevind dat die vrag aan boord van dié vaartuig aan die Kaap nie dringend benodig is nie. In elk geval was daar ook nie genoeg werkers om die vrag af te laai nie. Gevolglik is besluit dat die Vlietlust, wat in daardie stadium nog buite Tafelbaai was, eerder na Valsbaai moes seil.<sup>78)</sup> Uit bogenoemde voorbeelde blyk dit dat die dringendheid van benodigde voorrade in Tafelbaai en die beskikbaarheid van werkers in dié baai dikwels tot die verslapping van die seisoensreëling aanleiding gegee het.

Namate die veiligheid van Simonsbaai as winterhawe beproef is, is daar pogings aangewend om die verpligte verblyftyd van skepe in dié baai te verleng. Die Raad van Indië was die eerste wat die wenslikheid van so 'n stap ingesien het. In Oktober 1768 het dié Raad 'n brief aan die Kaapse goewerneur, Ryk Tulbagh, geskryf waarin aanbeveel is dat die aanvangsdatum van die seisoensreëling vervroeg word. Hiervolgens sou retoerskepe nie later as 5 Mei Tafelbaai mag binnevaar nie. Ná dié datum moes die skepe in Simonsbaai aandoen.<sup>79)</sup>

---

78) C. 634 Dagregister, 8.5.1765, p. 411; C. 57 Resolusiën, 8.5.1765, pp. 385 - 388.

79) C. 461 Inkomende Brieven: Raad van Indië - R. Tulbagh, 21.10.1768, pp. 397 - 398.

Van dié aanbeveling het nie veel tereggekom nie en in die praktyk is daar gehou by die aanvanklike datums soos deur die Bewindhebbers voorgeskryf is. Selfs nadat die Jonge Thomas in <sup>1 Junie</sup> ~~Oktober~~ 1773 in Tafelbaai gestrand het, het die bepaling onveranderd gebly. Daar is egter wel besluit dat skepe teen 15 Mei uit Tafelbaai moes vertrek, selfs al was die bemanning 150 of minder.<sup>80)</sup>

Meer as twee dekades later het kommissaris-generaal Nederburgh en Frijkenius 'n daadwerklike poging aangewend om die datum waarop skepe Simonsbaai moes aandoen, te vervroeg. Hulle het daarop gewys dat Tafelbaai reeds teen die middel van April gevaarlik was vir skepe - 'n goeie bewys hiervan was die sewe Kompanjieskepe wat op 12 April 1790 gestrand het. Die Here XVII het hiermee saamgestem en vroeg in 1794 is opdrag gegee dat Kompanjieskepe voortaan van 10 April tot 1 September in Simonsbaai moet ververs.<sup>81)</sup> Watter uitwerking die nuwe reëling gehad het, is moeilik om te bepaal, omdat dit nie voordat die Kaap in 1795 deur Brittanje verower is, behoorlik in die praktyk getoets kon word nie.

Buitengewone omstandighede, waaroor skippers geen beheer gehad het nie, het soms veroorsaak dat skepe nie in die voorgeskrewe

80) C. 463 Inkomende Brieven: Raad van Indië - Kaapse Goewerneur, 26.10.1773, p. 1209.

81) C. 481 Inkomende Brieven: Bewindhebbers - Kaapse Goewerneur, 11.1.1794, pp. 241 - 242.

tyd Simonsbaai kon aandoen nie. In sulke gevalle moes skepe noodgedwonge na Tafelbaai vaar. Nood aan boord, veroorsaak deur siekte en sterftes onder die bemanning, het bv. die Batavier<sup>82)</sup> (1743), die Leijmuiden<sup>83)</sup> (1757) en die Willem de Vijfde<sup>84)</sup> (1772) na Tafelbaai gedwing.

Skepe soos die Jonge Samuel<sup>85)</sup> (1772), die Hoogcarspel<sup>86)</sup> (1774) en die Catharina Johanna<sup>87)</sup> (1792) is deur stormweer en dringende herstelwerk na Tafelbaai gedwing, terwyl die Vrijheid op 14 Mei 1779 dié baai binnegeseil het in 'n poging om sy vrag te red. Die vrag het onderweg nat geword en onmiddellike ontskeping genoodsaak. Die langer vaart na Valsbaai, met die bykomende risiko van teenwinde, kon dit vertraag.<sup>88)</sup> In sulke en soortgelyke gevalle het die owerheid dit toegelaat.

Die feit dat die poshouer in Simonsbaai dikwels gebots het met skeepskapteins wat nie sy gesag wou aanvaar nie, het in die

82) C. 35 Resolusiën, 2.8.1743, pp. 324 - 327.

83) C. 49 Resolusiën, 18.5.1757, pp. 265 - 266.

84) C. 64 Resolusiën, 15.5.1772, pp. 295 - 298.

85) C. 64 Resolusiën, 15.5.1772, pp. 295 - 298.

86) C. 309 Memoriën en Rapporten: H. Staring - J.A. van Plettenberg, 3.6.1774, pp. 127 - 128.

87) C. 201 Bijlagen tot Resolusiën, 15.8.1792, pp. 42 - 44.

88) C. 71 Resolusiën, 14.5.1779, pp. 285 - 286.

praktyk die gladde administrasie van die baai bemoeilik en tot skeepsvertragings aanleiding gegee.

Die Regering was baie gesteld daarop dat die poshouer moes toesien dat die skepe nie onnodig in Simonsbaai vertraag word nie.<sup>89)</sup> Met dié opdrag in gedagte het poshouer De Neijs in Augustus 1758 Willem Grove, gesagvoerder van die Batavier, versoek om van sy bemanningslede beskikbaar te stel ten einde te help met die kalfaat van die romp van die Standvastigheid. Volgens die poshouer was dit 'n billike versoek aangesien Grove se matrose beskikbaar was en hulle hulp kon bydra om die werk aan laasgenoemde vaartuig te bespoedig.

Grove was egter nie tegemoetkomend nie. Volgens De Neijs het die skeepskaptein brutaal gereageer en die poshouer voor sy skeepslui verkleineer. Hy het gesê dat die poshouer nie die gesag het om hom bevele te gee nie. De Neijs het hom daarop gewys dat hy namens die Regering optree, maar dit het geen verskil gemaak nie en die poshouer moes onverrigter sake aan wal gaan.<sup>90)</sup>

Die Politieke Raad het die aangeleentheid bespreek en besef dat iets gedoen sou moes word om die status van die poshouer

---

89) C. 536 Uitgaande Brieven: Kaapse Goewerneur - A. de Neijs, 14.6.1751, p. 558.

90) C. 456 (II) Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 12.8.1758, pp. 396 - 397.

te verhoog anders kon dit veroorsaak dat die goewerneur se opdragte nie uitgevoer word nie.<sup>91)</sup>

Tydens Kirsten se ampstermyn was die poshouer ook betrokke by struwelinge met skeepskapteins. Dit is veroorsaak deurdat gesagvoerders nie altyd die seildatum, wat vir 'n skip bepaal is, wou aanvaar nie.<sup>92)</sup>

Selfs nadat die poshouer se status in 1786 tot resident verhoog is, het probleme met skeepskapteins nog voorgekom. In Julie van dié jaar het Cornelius Bijendorp, gesagvoerder van die Kompanjieskip Neptunus, byvoorbeeld, geweier om een van sy bote aan resident Brand beskikbaar te stel. Die Kaapse Goewerneur het dadelik opgetree om die gesag van die Resident te handhaaf. In 'n streng bewoorde brief is Bijendorp tereggewys en gewaarsku dat die bevele van die Resident in Simonsbaai gehoorsaam moet word.<sup>93)</sup>

In Augustus 1791 was Brand weer betrokke by 'n ernstige geskil met 'n skeepskaptein. Dié keer was dit Kaptein Arends, gesagvoerder van die Erfprins. Brand het beweer dat Arends en andere

---

91) C. 50 Resolusiën, 5.9.1758, pp. 328 - 331.

92) C. 61 Resolusiën, 6.6.1769, pp. 200 - 201.

93) C. 572 Uitgaande Brieven: Kaapse Goewerneur - C. Bijendorp, 5.7.1786, pp. 481 - 482.



hulle skepe se vertrektyd doelbewus met twee of drie maande vertraag het deur voor te gee dat daar op die seildatum nie genoeg bemanningslede beskikbaar was nie.<sup>94)</sup> Hoewel dit moeilik was om hierdie aantygings te bewys, het dit die owerheid weer laat besef hoe belangrik dit was dat die gesag van die resident, wat die belange van die Kompanjie behartig het, gehandhaaf moes word. Nederburgh en Frijkenius het hieroor so sterk gevoel dat hulle neergelê het dat skeepskapteins wat opdragte van die resident veronagsaam, gestraf word. 'n Kaptein, wat aan so 'n oortreding skuldig bevind word, sou met 100 ducaton<sup>95)</sup> beboet word.<sup>96)</sup>

(b) Vreemde skepe

Roetine-besoeke van vreemde handelskepe in Simonsbaai en gegewens daaromtrent, is nie só volledig aangeteken soos die besoeke van Kompanjieskepe nie. Aan die hand van inligting wat in die amptelike bronne verstrek word, kan die patroon wat die vreemde skepe se besoeke aangeneem het, egter bepaal word.

---

94) C. 475 (I) Inkomende Brieven: C. Brand - J.I. Rhenius, 17.8.1791, pp. 406 - 408.

95) 'n Ducaton was 'n ou Hollandse silwermunt ter waarde van 63 stuivers (Resolusies van die Politieke Raad, VI, p. 393).

96) C. 689 Brieven van Commissarissen-Generaal Nederburgh en Frijkenius - Raad van Politie, 25.10.1792, pp. 651 - 653.

Net soos met die Nederlandse skepe die geval was, moes die skepe van vreemde nasies dikwels in noodgevalle Simonsbaai binnevaar om daar dringende herstelwerk te laat doen. In Mei 1744, byvoorbeeld, het die Deense skip Koning van Denemarke in 'n baie gehawende toestand in Simonsbaai aangekom en die Kaapse regering om hulp gevra. Hoewel die Regering raad en bystand verleen het, was die skade aan dié skip te erg om te herstel.<sup>97)</sup> Bykans twee jaar later is die Koning van Denemarke stuksgewys op 'n openbare veiling verkoop.<sup>98)</sup>

Nog voorbeelde van vreemde handelskepe wat in Simonsbaai herstelwerk ondergaan het en aan wie die Kaapse regering bystand verleen het, was die Franse skip La Gertrude in 1774<sup>99)</sup> en die Britse skepe Nassou en Southampton in 1780,<sup>100)</sup> en Discovery in 1791. Laasgenoemde het omvattende herstelwerk aan sy takelwerk ondergaan en dit is ook gekalfater.<sup>101)</sup>

Anders as die Hollandse skepe, was die skepe van die vreemde nasies nie verplig om by die Kompanjie se winterseisoenreëling te hou nie. Vreemde skepe, byvoorbeeld die Deense skip Koningin

97) C. 618 Dagregister, 24.5.1744, pp. 287 - 288; C. 37 Resolusiën, 19.3.1745, pp. 88 - 91.

98) C. 38 Resolusiën, 16.4.1746, p. 118.

99) C. 641 Dagregister, 6.4.1774, p. 987.

100) C. 277 Requesten en Nominatiën, 5.2.1780, p. 20.

101) G. Vancouver: A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and around the World, I, p. 17.

van Denemarke<sup>102)</sup> (26 April 1751), die Engelse skip Prime<sup>103)</sup> (14 April 1773), en die Sweedse skip Stockholm Slot<sup>104)</sup> (12 April 1776) het Simonsbaai buite die voorgeskrewe tyd aangedoen.

Oor die algemeen het die vreemde skepe egter ingeval by die winterseisoenreëling van die Kompanjie. Die redes hiervoor was voor die hand liggend. In die wintertyd kon hulle makliker met noodsaaklike voorrade in Simonsbaai geholpe raak en, ten tweede, was die skeepskapteins baie deeglik bewus van die stormgevaar wat Tafelbaai tydens die wintermaande ingehou het.

Die hoë dunk wat vreemde skeepskapteins van Simonsbaai se veiligheid gehad het, het geblyk met die aankoms op 1 Mei 1783 van die Deense skip, Infoeds Retten, in Tafelbaai. Die kaptein, Christoffel Lutken, het verklaar dat ongeveer die helfte van sy bemanning siek was en hy daarom nie in staat was om die skip na Valsbaai te seil nie. Aangesien hy bewus was van die gevaarlike storms wat dié tyd van die jaar in Tafelbaai voorgekom het, en hy verkies het om in Simonsbaai voor anker te lê, het hy die

---

102) C. 452 Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 26.4.1751, p. 635.

103) C. 640 Dagregister, 14.4.1773, p. 547.

104) C. 465 Inkomende Brieven: C. Brand - J.A. van Plettenberg, 12.4.1776, p. 201.

Regering gevra om 150 matrose tot sy beskikking te stel sodat sy skip na Simonsbaai kon seil.<sup>105)</sup>

Die aankoms van vreemde oorlogsskepe in Simonsbaai was vanselfsprekend 'n veel ernstiger aangeleentheid. Hierdie skepe en hul bemanning moes deeglik dopgehou word aangesien hulle 'n potensiële gevaar vir die regering en die land ingehou het. Die Franse skip, Le Citoyen, wat op 16 April 1772 in Simonsbaai aangekom het, het drie kompanies troepe aan boord gehad.<sup>106)</sup>

Magtiging is gevra om sowat tweehonderd troepe oorland na die Kaap te stuur vanwaar hulle in ander Franse skepe verder sou reis. Verlof is verleen, maar in die Kaap is streng veiligheidsmaatreëls getref en die wagte verdubbel in geval van enige gebeurlikheid.<sup>107)</sup>

'n Vreemde oorlogskip wat byna 'n internasionale insident veroorsaak het, was die Franse skip, Le Duc de Duras, wat op 6 Julie 1774 in Simonsbaai geanker het.<sup>108)</sup> Dié skip, wat 74 kanonne gehad het, was onder die bevel van kapt. M. de St. Hilaire.<sup>109)</sup> Soos gebruikelik, het die Franse 'n kanonsaluut afgevuur, maar die Alkemade, 'n Kompanjieskip in die baai, het dit nie beantwoord nie.

105) C. 280 Requesten en Nominatiën, 1.5.1783, pp. 270 - 273.

106) C. 640 Dagregister, 16.4.1772, pp. 136 - 137.

107) C. 640 Dagregister, 17.4.1772, p. 138.

108) C. 464 Inkomende Brieven: C. Brand - J.A. van Plettenberg, 6.7.1774, p. 405.

109) J.S. Stavorinus: *Voyages to the East Indies*, II, pp. 46 - 47.

Die Franse kaptein was hieroor erg ontsteld. Hy het dit beskou as 'n direkte belediging vir die Franse koning. Só ernstig was hy oor die saak dat hy gedreig het om die Alkemade aan te val.<sup>110)</sup>

Christoffel Brand, wat pas drie maande vroeër as die nuwe poshouer aangestel is, het hom as gevolg van dié insident midde-in 'n baie delikate situasie bevind. Daar is beweer dat hy sy plig versuim het deur die besoekers nie betyds in te lig oor die veranderde regulasies rakende kanonsalute aan vreemde skepe nie.<sup>111)</sup> Dit het onder meer bepaal dat dit slegs nodig was om die saluut van 'n koningskip te beantwoord.

Die Kaapse regering wou 'n openlike botsing vermy en het dadelik opdrag gegee dat die Alkemade die saluut moes beantwoord. Maj. Hendrik van Prehn is na Valsbaai gestuur om toe te sien dat dié opdrag uitgevoer word.<sup>112)</sup>

Ten einde te verhoed dat betrekkinge met Frankryk geskaad word, is die voorval deeglik deur die Kaapse regering ondersoek en 'n volledige verslag aan die Bewindhebbers gestuur. Daaruit het

110) C. 66 Resolusiën, 8.7.1774, pp. 277 - 279; J.S. Stavorinus: *Voyages to the East Indies*, II, p. 47.

111) C. 559 Uitgaande Brieven: J.A. van Plettenberg - Raad van Indië, 8.7.1774, pp. 835 - 836.

112) C. 66 Resolusiën, 8.7.1774, pp. 280 - 283.

geblyk dat Brand nie sy plig versuim het nie, maar dat die voorval veroorsaak is deur 'n ongelukkige misverstand en 'n sameloop van omstandighede. Wat gebeur het, was dat die poshouer gewag het vir die Franse kaptein om 'n offisier aan land te stuur alvorens die saluut beantwoord word, maar die offisier is nie gestuur nie.<sup>113)</sup>

Die Europese oorloë van die tagtigerjare van die 18de eeu het 'n belangrike invloed op die skeepsbesoeke aan die Kaap gehad. Die getal Kompanjieskepe het aansienlik verminder, terwyl veral Franse en Engelse oorlogsskepe baie toegeneem het.<sup>114)</sup>

In Desember 1780 het Brittanje teen Nederland oorlog verklaar en het Frankryk hom as bondgenoot by Nederland geskaar. Met die aankoms van die Franse fregat La Sulphide op 31 Maart 1781 het die nuus van die oorlog aan die Kaap bekend geword.<sup>115)</sup> Die garnisoen was nie op volle sterkte nie en daar is gevrees dat die Kaap maklik deur 'n Britse taakmag aangeval kon word.<sup>116)</sup>

113) C. 564 Uitgaande Brieven: J.A. van Plettenberg - Bewindhebbers, 22.5.1779, pp. 658 - 659; C. 71 Resolusiën, 13.4.1779, pp. 179 - 180.

114) C. Beyers: Die Kaapse Patriotte, 1779 - 1791, pp. 124 - 125.

115) C. 73 Resolusiën, 31.3.1781, p. 198; C.J. Barnard: Robert Jacob Gordon se Loopbaan aan die Kaap, p. 390.

116) C.J. Barnard: Robert Jacob Gordon se Loopbaan aan die Kaap, p. 390.

Die onverdedigde toestand van Simonsbaai was vir die Kaapse regering 'n groot probleem. Posshouer Brand het opdrag gekry dat hy moes toesien dat die burgers met hulle vee na die binneland moes trek sodra 'n vreemde skip in die baai verskyn. Mense wat weier om te trek, sou met die dood gestraf word. By die aankoms van 'n vreemde skip moes die posshouer dadelik 'n perderuiter na die Kaap stuur om die nuus oor te dra.<sup>117)</sup>

Die spanning het opgelaai nadat vroeg in Mei van dié jaar berig ontvang is dat vyf Britse skepe vermoedelik na Valsbaai onderweg is. Aangesien elke beskikbare soldaat in die Kaap benodig was, kon slegs vyftig soldate as 'n patrolliewag na Valsbaai gestuur word.

Sodra die naderende skepe in sig was, moes die posshouer 'n sersant met 'n skuit uitstuur om die Britte te waarsku dat hulle nie in Simonsbaai moet anker nie. Indien die skepe wel geanker het, moes niemand van die skepe toegelaat word om aan wal te kom nie.<sup>118)</sup> Die skepe het egter nooit in Valsbaai aangekom nie.

Aan die Kaap was daar nogtans groot verligting toe die Franse oorlogskip Le Serapis, op 20 Mei 1781, in Simonsbaai aangekom het. Dié skip was gewapen met 48 kanonne en het 360 manskappe

---

117) C. 73 Resolusiën, 2.4.1781, p. 209.

118) C. 648 Dagregister, 3.5.1781, pp. 43 - 44.

aan boord gehad. Goewerneur Van Plettenberg het persoonlik na Simonsbaai gegaan om met die gesagvoerder, Roche, te beraadslaag. Van hom is verneem dat 'n Franse taakmag binne afsienbare tyd by die Kaap sou aankom om die nedersetting teen 'n moontlike Britse aanval te beskerm.<sup>119)</sup> Enkele dae later het die Franse fregat, La Fine, gewapen met 36 kanonne, ook in Simonsbaai geanker.<sup>120)</sup>

Intussen het die Deense vragskip, Princesse Frederica, in Simonsbaai aangekom. Die Franse het beweer dat dit 'n vyandelike skip was wat vrag vir die Britte aan boord gehad het. Aangesien hulle gedreig het om die skip aan te val, het die Dene die Kaapse regering om bystand gevra.<sup>121)</sup>

Poshouer Brand en die ekwipasiemeester, D.H. Staring, het op die saak ingegaan en gerapporteer dat die vrag en die vragbriewe in orde was.<sup>122)</sup> Gevolglik het die Kaapse regering gevra dat die Franse nie op die skip beslag lê nie. Indien die Franse vyandig optree, moes 'n waarskuwende kanonskoot af-

---

119) C. 648 Dagregister, 20.5.1781, p. 49; C. 73 Resolusiën, 24.5.1781, pp. 335 - 336.

120) C. 648 Dagregister, 24.5.1781 en 25.5.1781, p. 51.

121) C. 313 Memoriën en Rapporten: J.C. Metzendorff - J.A. van Plettenberg, 5.6.1781, pp. 303 - 305; C. 73 Resolusiën, 6.6.1781, pp. 380 - 384.

122) C. 313 Memoriën en Rapporten: D.H. Staring - J.A. van Plettenberg, 15.6.1781, pp. 613 - 614, 617 - 620.



gevuur word.<sup>123)</sup> Die Princesse Frederica en die Deense skip, die Copenhagen, wat ook in die baai was, sou egter nie toegelaat word om te vertrek nie, aangesien hulle aan die Britte by St. Helena waardevolle inligting oor die Franse skepe in Valsbaai kon verstrek.<sup>124)</sup> Eers nadat die Britse skepe St. Helena verlaat het, is die twee Deense skepe op 14 Augustus 1781 toegelaat om uit Simonsbaai te seil.<sup>125)</sup>

Die Franse eskader, onder bevel van admiraal Pierre André de Suffren, wat spesiaal gestuur is om die Kaap teen 'n Britse inval te beskerm, het uiteindelik op 21 Junie 1781 in Simonsbaai aangekom. De Suffren was aan boord van die groot oorlogskip Heros, wat met 74 kanonne toegerus was.<sup>126)</sup>

De Suffren het voldoende tyd gehad om hom voor te berei op die aankoms van die Britse aanvalsmag, wat alreeds op 13 Maart 1781 onder aanvoering van admiraal Johnstone uit Engeland vertrek het om die Kaap te gaan verower. Toe Johnstone egter verneem dat die Franse reeds in Simonsbaai was, het hy besluit om die

123) C. 73 Resolusiën, 16.6.1781, p. 388.

124) C. 73 Resolusiën, 3.7.1781, pp. 402 - 403.

125) C. 73 Resolusiën, 14.8.1781, p. 460.

126) C. 467 Inkomende Brieven: C. Brand - J.A. van Plettenberg, 21.6.1781, pp. 495 - 496.

Kaap nie aan te val nie, maar na Saldanhabaai geseil. In dié baai het hy ses Hollandse skepe gekelder.<sup>127)</sup>

Drie dae ná sy aankoms het De Suffren na die Kaap gereis, waar hy die verdediging van Simonsbaai met die Regering bespreek het.<sup>128)</sup> Daar is toe besluit om die Franse regiment Pondicherry uit Simonsbaai na die Kaap te stuur om met die verdediging te help.<sup>129)</sup>

Tydens die oorlogsjare het die Franse en Britte nie in Simonsbaai gebots nie. 'n Interessante voorval, wat in 'n vroeë reisbeskrywing opgeteken is, verdien egter vermelding. Terwyl die Franse vloot in Simonsbaai was, het 'n Britse skip, die Active, onder bevel van ene kapt. Mackenzie, in die nag Valsbaai binnegevaar en voorgegee dat hy 'n Fransman is. Kontak is gemaak met 'n Hollandse skip uit Batavia, wat die Britse kaptein te goeder trou ingelig het oor die bewegings van die Franse in Simonsbaai. Hierna het die Active die Britse vlag gehys en die Hollandse skip oorrompel. Die naam van die Hollandse skip is nie vermeld nie.<sup>130)</sup>

---

127) T. Pasley (ed.): *Private Sea Journals, 1778 - 1782*, pp. 166 - 167, 174; A.P. Roux: *Die Geskiedenis van Saldanhabaai, St. Helenabaai en Dasseneiland, 1652 - 1806*, p. 141.

128) C. 648 Dagregister, 24.6.1781, pp. 62 - 63.

129) C. 278 Requesten en Nominatiën, 13.10.1781, p. 239; C.J. Barnard: *Robert Jacob Gordon se Loopbaan aan die Kaap*, p. 390.

130) S. James: *A Narrative of a Voyage to Arabia, India*, p. 33.

Teen 4 Augustus 1781 het De Suffren se skepe uit Simonsbaai na Tafelbaai geseil vanwaar hulle etlike weke later vertrek het. Die regiment Pondicherry, later versterk deur die regiment Luxemburg, het tot ná die einde van die oorlog, in September 1783, aan die Kaap gebly.<sup>131)</sup>

Dit is opvallend dat hierdie verdedigingspoging hoofsaaklik daarop gemik was om die Kaap en Tafelbaai militêr te beveilig. Hoewel die Franse aanvanklik in Simonsbaai aangekom het, is dié strategiese baai mettertyd onbeskermd gelaat. In Augustus 1782 is besluit dat die Kompanjieskip Huijs te Spijk, wat herstelwerk in Simonsbaai moes ondergaan, aan die brand gesteeek sou word ingeval Engelse skepe skielik in dié baai opdaag.<sup>132)</sup>

Dieselfde sou gedoen word met die retoerskip Amsterdam, wat in die winterseisoen van 1783 in Simonsbaai aangekom het. Dié besluit is geneem ondanks die waardevolle vrag wat die skip aan boord gehad het.<sup>133)</sup>

Die sluiting van 'n vriendskapsverbond tussen Nederland en Engeland in 1789 het weer die spanning in die Kaap laat oplaai.

131) C. 648 Dagregister, 4.8.1781, p. 94; C. 74 Resolusiën, 2.4.1782, pp. 401 - 402; C.J. Barnard: Robert Jacob Gordon se Loopbaan aan die Kaap, pp. 390, 393.

132) C. 74 Resolusiën, 13.8.1782, p. 722.

133) C. 75 Resolusiën, 29.4.1783, p. 365.

Franse oorlogskepe wat slegs 'n paar jaar tevore as beskermers verwelkom is, was nou nie meer aan die Kaap welkom nie.

Te midde van ernstige bedenkinge oor die sterkte van die garnisoen aan die Kaap, het 'n eskader Franse oorlogskepe in Oktober 1788 onverwags in Valsbaai verskyn. Een van die skepe, die Penelope, het naby Muizenberg op die strand geloop, maar die ander vier oorlogskepe het almal in Simonsbaai geanker.<sup>134)</sup> Die Franse het verklaar dat hulle geen kwade bedoelings het nie en eintlik na Mauritius onderweg is.

Nogtans kon die Kaapse regering nie sy waaksaamheid verslap nie. Nadat die Penelope gestrand het, is gewapende manskappe dadelik uitgestuur om die toestand dop te hou. Verlof is nietemin aan die drenkelinge verleen om aan die Kaap te bly tot met die eerste geleentheid wanneer hulle na Europa kon vertrek.<sup>135)</sup> Kol. Robert Gordon, vergesel van dertig perde-ruiters, het intussen na Simonsbaai vertrek sodat hy persoonlik die bedrywighede van die Franse kon waarneem. Kol. Gordon het bepaal dat nie meer as twintig matrose per skip op 'n keer aan land mag kom nie. Die soldate moes ongewapen wees en teen sononder moes almal na die skepe terugkeer. Vyftig manskappe,

---

134) C. 84 Resolusiën, 27.10.1788, pp. 454 - 455; C.J. Barnard: Robert Jacob Gordon se Loopbaan aan die Kaap, p. 398.

135) C. 582 Uitgaande Brieven (secrete): Kaapse Goewerneur - Bewindhebbers, 27.10.1788, pp. 162 - 163; C. 84 Resolusiën, 27.10.1788, pp. 454 - 455.

onder die bevel van 'n kaptein, is as versterking na Simonsbaai gestuur om toe te sien dat die orde gehandhaaf word.

Ongeveer op dieselfde tydstop het 'n Franse eskader in Tafelbaai aangekom. Die Kaapse owerheid het hom toe in die posisie bevind dat meer as 7 000 vreemde soldate in sy twee vernaamste hawens saamgetrek was. Gelukkig het geen vyandelikhede uitgebreek nie, maar die Regering was tereg erg bekommerd oor die potensieel plofbare situasie wat ontstaan het. Na aanleiding hiervan het die Kaapse Goewerneur dadelik 'n geheime brief aan die Bewindhebbers geskryf waarin op die erns van die toestand gewys en gevra is dat dié twee baaie deeglik gefortifiseer moet word.<sup>136)</sup>

'n Interessante feit wat aan die lig kom wanneer die skeepsbesoeke aan Simonsbaai bestudeer word, is die wisselende en verwarrende gebruik van die naam Valsbaai in die 18de eeu. Dikwels is in die amptelike bronne verwys na "in't baaij Fals leggende schip" wanneer spesifiek verwys is na 'n skip wat in Simonsbaai voor anker gelê het.<sup>137)</sup> Soms is slegs van "de ordinaire ankerplaats" in Valsbaai gepraat, wanneer uitdruklik Simonsbaai bedoel is.<sup>138)</sup>

---

136) C. 582 Uitgaande Brieven (secrete): Kaapse Goewerneur - Bewindhebbers, 27.10.1788, pp. 159 - 166.

137) C. 625 Dagregister, 10.7.1754, p. 127; C. 626 Dagregister, 21.5.1755, p. 114.

138) C. 640 Dagregister, 12.6.1773, p. 634; C. 65 Resolutiën, 28.5.1773, p. 256; C. 480 Inkomende Brieven: C. Brand - C.J. van de Graaff, 17.5.1786, p. 245.

Ook die mense wat in die omgewing gebly het, het dikwels van Valsbaai gepraat wanneer hulle spesifiek Simonsbaai bedoel het.<sup>139)</sup> Die reisiger Thunberg het dit ook vreemd gevind. Hy het opgemerk dat in baie gevalle met baai Falso, Valsbaai of Simonsbaai presies dieselfde baai bedoel is.<sup>140)</sup>

'n Moontlike verklaring vir dié skryfwyse is die feit dat die kuslyn in die Kompanjiestyd relatief onontwikkeld was en dat ander baaie en inhamme in die wye Valsbaai selde gebruik is. Aangesien Simonsbaai die enigste amptelike hawe in Valsbaai was, was daar destyds dus min kans vir verwarring wanneer op bogenoemde wyse na 'n skip verwys is wat in die wintermaande in Simonsbaai geanker het.

(c) Die doeltreffendheid van Simonsbaai as hawe

Simonsbaai was 'n veiliger heenkome vir skepe in die gevaarlike wintermaande, maar dié baai het ook sy nadele gehad. Kommissaris Daniël Nolthenius het in April 1748 in 'n rapport aan die Kaapse goewerneur, Hendrik Swellengrebel, ernstige bedenkinge oor die veiligheid van Simonsbaai uitgespreek. Hy het daarop

---

139) C. 325 (III) Memoriën en Rapporten: C. Brand - J.I. Rhenius, 13.12.1791, p. 1163; C. 99 Resolutiën, 22.11.1792, p. 642.

140) C.P. Thunberg: Travels in Europe, Africa and Asia, 1770 - 1779, I, p. 269.

gewys dat die baai onbeskermd was, en dat skepe soms lank vertraag is as die noordwestewind nie gewaai het wanneer hulle moes uitvaar nie. 'n Skip, wat met 'n ongunstige wind geseil het, het die gevaar geloop om tot by die rif van Agulhas teruggedryf te word. Nolthenius was van oordeel dat dit beter sou wees as die vertrekdatum van 'n skip uit Holland of Batavia só gereël kon word dat dit onnodig was om in die wintermaande in Tafelbaai of Simonsbaai aan te doen.<sup>141)</sup>

Die gebrek van die vereiste noordwestewind het gelukkig nie gereeld voorgekom nie. In 1754 is die Kompanjieskepe egter lank in Simonsbaai vertraag terwyl daar gewag is vir 'n gunstige wind om te seil. Die poshouer, De Neijs, het die Kaapse Goewerneur hieroor ingelig en dit beklemtoon dat die vertraging nie deur administratiewe probleme teweeggebring is nie.<sup>142)</sup>

Die Engelsman, Andrew Burn, wat Simonsbaai in 1779 besoek het, het die gebrek aan 'n geskikte wind om dié baai uit te seil as een van die groot nadele van Simonsbaai beskou.<sup>143)</sup>

---

141) V.C. 36 Rapporten der Commissarissen: D. Nolthenius - H. Swellengrebel, 2.4.1748, pp. 733, 758 - 759.

142) C. 454 Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 4.8.1754, p. 402; Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 11.8.1754, p. 427.

143) A. Burn: Memoirs of the Life of the late Major-General Andrew Burn, I, p. 276.

Sterk teenwinde uit die noordweste het op hul beurt weer dié skepe vertraag wat Valsbaai, en later Simonsbaai, wou binne-  
vaar. Die Catwijk aan Rijn, byvoorbeeld, is in Julie 1778  
deur stormagtige noordwestewinde uit Valsbaai teruggedryf  
tot ver in die oop see. Aangesien 'n ernstige tekort aan  
water aan boord ondervind is, was die kaptein verplig om eers  
in Mosselbaai te verfers voordat hy sy reis na Simonsbaai  
kon hervat.<sup>144)</sup>

Die Kaapse regering het deurgaans alles in sy vermoë gedoen  
om die skepe te beveilig wat Simonsbaai moes aandoen. Elke  
berig of waarskuwing oor gevaarlike rotse of klipbanke wat  
die veiligheid van die skepe in Valsbaai kon bedreig, is  
opgevolg.

Kort nadat berig ontvang is van rotse onder die water in die  
omgewing van Patentiebaai (die huidige Smitswinkelbaai, naby  
die weshoek van Valsbaai) het goewerneur Tulbagh in Junie 1753  
aan die twee skippers, Harmsz. en De Leeuw, opdrag gegee om  
ondersoek in te stel. Ná verskeie ondersoeke, wat elke keer  
deur gure weer bemoeilik is, het hulle berig dat geen gevaarlike  
rotse in die omgewing van Patentiebaai opgespoor kon word nie.<sup>145)</sup>

---

144) C. 644 Dagregister, 7.8.1778, p. 344.

145) C. 538 Uitgaande Brieven: Kaapse Goewerneur - H. Harmz.,  
21.6.1753, p. 564; C. 453 Inkomende Brieven: H. Harmz. -  
R. Tulbagh, 31.7.1753, pp. 961 - 962.



Naby die mond van Valsbaai het hulle 'n gevaarlike rots by die weshoek gevind wat tot in daardie stadium nie op kaarte aangetoon is nie. Aan dié rots, naby een wat as die Blaasbalk bekend was, is in 1753 die naam Aambeeld gegee.<sup>146)</sup> Albei hierdie name is vandag nog in gebruik.

Die skippers het gerapporteer dat die Aambeeld baie moeilik sigbaar was. Skepe onderweg na Simonsbaai moes nie nader as 'n driekwart seemyl aan dié gevaarlike rots verbyseil nie.<sup>147)</sup>

Vroeg in Julie 1760 het die Ihoornvliet Valsbaai binnegevaar. Naby die mond van Valsbaai (vermoedelik aan die westelike kant) het die skip teen 'n onbekende voorwerp onder die water gestamp, maar die skade was gering. Die ekwipasiemeester, Hendrik Taal, het nietemin dadelik opdrag gekry om die see in die omgewing van die mond te ondersoek.<sup>148)</sup>

Taal se ondersoek het byna rampspoedig geëindig. Terwyl hy en 'n matroos in 'n skuit in Valsbaai besig was om die diepte

146) C. 370 Attestatiën, 27.10.1753, pp. 640 - 641.

147) C. 370 Attestatiën, 27.10.1753, p. 641; C. 539 Uitgaande Brievē: R. Tulbagh - Bewindhebbers, 1.2.1754, pp. 110 - 112.

148) C. 630 Dagregister, 14.7.1760, p. 650.

te peil, het 'n sterk wind skielik opgekom en hulle die oop see ingedryf. Ná 'n groot gesukkel het hulle weer die wal bereik.<sup>149)</sup>

Enkele dae later het hulle 'n tweede poging aangewend. Dié keer is 'n hoeker, die Hector, gebruik. Ná deeglike ondersoek, het hulle gerapporteer dat geen onbekende of gevaarlike rotse opgespoor kon word nie.<sup>150)</sup>

In Augustus 1775 het die kaptein van die Huijs te Spijk melding gemaak van 'n branding iewers in Valsbaai. Die presiese plek is nie aangedui nie, maar daar is gemeld dat dit in die vaarwater was. Dit versterk die vermoede dat die branding gevaar ingehou het vir skepe wat die gewone roete gevolg het om Simonsbaai te bereik. Deeglike ondersoek deur die ekwipasie-meester, Damien Staring, het egter geen ondersese rotse of 'n klipbank aan die lig gebring nie.<sup>151)</sup>

Ondanks Simonsbaai se natuurlike veiligheidseienskappe en die hoë dunk wat gesoute reisigers soos Stavorinus<sup>152)</sup> en De Jong<sup>153)</sup> van dié beskutte baai gehad het, het daar tog wel strandings

149) C. 457 (II) Inkomende Brieven: H. Taal - R. Tulbagh, 17.7.1760, pp. 499 - 500.

150) C. 630 Dagregister, 18.8.1760, p. 697.

151) C. 643 Dagregister, 16.8.1775, pp. 206 - 207.

152) J.S. Stavorinus: *Voyages to the East Indies*, II, p. 45.

153) C. de Jong: *Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, Ierland en Noorwegen*, 1791 - 1797, I, p. 30.

in of naby Simonsbaai plaasgevind. Die omvang van hierdie strandings was egter glad nie vergelykbaar met dié wat die Kompanjie in Tafelbaai ondervind het nie.

Die voortreflike beskutting wat die baai gebied het, het grootliks bygedra om die strandings te beperk. In Augustus 1749 het 'n sterk storm in Valsbaai gewoed, maar nie een van die skepe in Simonsbaai het van hulle ankers losgeruk nie.<sup>154)</sup>

Die Colebrooke, 'n Britse skip, was van die eerste skepe wat in Valsbaai gestrand het nadat Simonsbaai as hawe in gebruik geneem is. Op 25 Augustus 1778 het dié skip naby die weshoek van Valsbaai teen 'n rots gebots (vermoedelik die Aambeeld of Blaasbalk) en so erg begin lek dat dit kort daarna aan die ooskus van Valsbaai, naby Hangklip, gestrand het. Die skip en sy vrag het vergaan, maar op twee na is al die bemanningslede gered met skuite wat uit Simonsbaai gestuur is.<sup>155)</sup> Die Engelse kaptein, Arthur Morris, het agterna gesê dat die rotse waarteen die skip gestamp het, nie op seekaarte aangedui was nie.<sup>156)</sup>

154) C. 620 Dagregister, 12.8.1749, p. 679.

155) C. 466 Inkomende Brieven: C. Brand - J.A. van Plettenberg, 25.8.1778, p. 262; C. 644 Dagregister, 26.8.1778, pp. 353 - 354; G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 222.

156) C. 644 Dagregister, 26.8.1778, pp. 353 - 354; C. 395 Attestatiën, 3.9.1778, p. 750.

Teen die einde van die 18de eeu het die Catwijk aan Rijn, Zeenimph en Drie Gebroeders in Simonsbaai gestrand, terwyl die Drietal Handelaars en die Penelope naby Muizenberg op die strand geloop het.

Die Catwijk aan Rijn was 'n klein hoekerboot wat gebruik is om voorrade tussen die Kaap en Simonsbaai te vervoer. Dit was ná een van dié vaarte dat die hoeker vroeg in Oktober 1786 in Simonsbaai aangekom het. Op 7 Oktober het 'n kwaai storm opgesteek. Die wind het só erg gewaai dat die ankertoue van die Catwijk aan Rijn gebreek het en die skip op die rotse gedryf is. Die skip was 'n wrak, maar 'n groot gedeelte van die vrag is gered.<sup>157)</sup>

Die onafhanklike fiskaal, Gabriël Exter, wat die skip se stranding ondersoek het, het bevind dat die bemanning nie hulp versuim het nie. Die kaptein, Christiaan de Cerff, kon egter nie sonder meer van alle blaam onthef word nie. Exter was van oordeel dat die hoeker moontlik nie sou gestrand het nie as die kaptein gesorg het dat die voorgeskrewe aantal swaar ankers op die skip was.<sup>158)</sup>

Die klein skippie Zeenimph is op 6 Julie 1790 in Simonsbaai

---

157) C. 648 Dagregister, 8.10.1786, pp. 1012 - 1016.

158) C. 319 Memoriën en Rapporten: G. Exter - C.J. van de Graaff, 1787, pp. 43 - 47; C. 81 Resolusiën, 14.2.1787, pp. 188 - 192.

op die rotse gedryf. Die skip het egter nie vergaan nie en met die springvloed is hy weer vlot gemaak. Die kaptein, Theodorus Touissant, wat met die stranding sodanig beseer is dat sy linkerarm verlam is, is deur 'n raad van ondersoek van enige nalatigheid vrygespreek.<sup>159)</sup>

Die stranding van die Drie Gebroeders in die winter van 1792 was eintlik 'n fratsongeluk. Op 2 Junie, terwyl die skip onderweg was na die ankerplek in Simonsbaai, het 'n rukwind skielik opgekom terwyl hy besig was om tussen Noag se Ark en die Romanrots deur te seil. Ankers is uitgegooi, maar dit het nie verhoed dat die skip teen die Romanrots gebots het nie. Hy is erg beskadig en het op die strand beland. Die kaptein is nie vir die stranding geblameer nie.<sup>160)</sup>

'n Gevoelige verlies wat die Kompanjie getref het, was die stranding van die retoerskip Drietal Handelaars. Op 17 Mei 1789 het dié skip by Swartklip (die naam bestaan nog) in die omgewing van Muizenberg vergaan. Die bemanningslede is gered, maar die meeste van die vrag het verlore gegaan.<sup>161)</sup>

159) C. 88 Resolusiën, 10.8.1790, pp. 388 - 391; C. 89 Resolusiën, 12.10.1790, p. 984; C. 90 Resolusiën, 11.1.1791, pp. 62 - 63.

160) C. 475 (II) Inkomende Brieven: C. Brand - J.I. Rhenius, 2.6.1792, p. 611; C. 97 Resolusiën, 8.6.1792, pp. 557 - 558; C. 99 Resolusiën, 27.10.1792, pp. 292 - 296.

161) C. 85 Resolusiën, 19.5.1789, pp. 482 - 484; C. 473 Inkomende Brieven: C. Brand - C.J. van de Graaff, 17.5.1789, p. 137.

Die onafhanklike fiskaal, wat die stranding ondersoek het, het gerapporteer dat mistige weer en swak uitsig baie tot die stranding bygedra het. Die Politieke Raad was van oordeel dat die kaptein en sy offisiere in sulke weersomstandighede groter omsigtigheid aan die dag moes gelê het.<sup>162)</sup>

Op 17 Oktober 1783 het die Franse skip, Penelope, naby Muizenberg gestrand. Die Kaapse regering was in hierdie geval meer bekommerd oor die implikasies van die stranding as oor die veiligheid van Valsbaai. Die skip was naamlik deel van 'n Franse eskader wat onverwags in Valsbaai opgedaag het. Onbekendheid met die baai het moontlik dié stranding veroorsaak.<sup>163)</sup>

Uit die voorafgaande is dit duidelik dat Simonsbaai, vergeleke met Tafelbaai, 'n baie veiliger heenkome was vir die skepe in die wintermaande. Skeepsrampe, van die omvang wat vóór 1742 betreklik gereeld in Tafelbaai plaasgevind het en tot die watergraf van talle skepe en honderde matrose gelei het, het nie in Simonsbaai of Valsbaai plaasgevind nie.

Ná die ingebruikneming van Simonsbaai het die wintermaande se groot skeepsrampe in Tafelbaai iets van die verlede geword. In dié opsig het Simonsbaai dus uitmuntend aan een van sy belangrikste oogmerke beantwoord.

162) C. 96 Resolutiën, 4.8.1789, pp. 67 - 73, 76; C. 89 Resolutiën, 19.11.1790, pp. 1138 - 1139.

163) C. 286 Requesten en Nominatiën, 10.8.1789, pp. 704 - 706; G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 260.

## HOOFSTUK VI

### DIE MILITÊRE OPSET EN BEDRYWIGHED E IN SIMONSBAAI TOT EN MET DIE BRITSE VEROWERING VAN DIE BAAI IN 1795

#### (a) Pogings om Simonsbaai te fortifiseer en die bou van die eerste verdedigingswerke

Ondanks die feit dat die Kompanjie se ryk belaaide skepe vanaf 1742 verplig was om tydens die wintermaande in Simonsbaai aan te doen, is daar aanvanklik weinig gedoen om die skepe se militêre veiligheid te verseker. Hoewel planne om die baai te fortifiseer dikwels bespreek is, het dit baie jare geneem voordat iets daadwerklik gedoen is.

In September 1744 is die nuus dat Frankryk teen Brittanje oorlog verklaar het, aan die Kaap ontvang. Aangesien Brittanje en Holland bondgenote was, is daar aan die Kaap inderhaas voorsorg getref teen 'n moontlike Franse inval. Die Kasteel is goed bewaak, fortifikasiewerke aan die Kaap is opgeknop en die burgers in die buiteland is gewaarsku. Wat die verdediging van Simonsbaai betref, is niks gedoen nie. Al opdrag wat die burgers van Simonsbaai en omgewing gekry het, was om met hulle vee, perde en waens na die binneland te vlug as die vyand sy verskyning in die baai maak. Diegene wat nie hieraan gehoor wou gee nie, sou met die dood gestraf word.<sup>1)</sup>

---

1) C. 36 Resolusiën, 15.9.1744, pp. 356 - 363; C. 36 Resolusiën, 22.9.1744, pp. 408 - 409.

Die gevaar wat 'n onbeskermdende Simonsbaai vir die Kaap ingehou het, is deur die besoekende kommissaris, Daniël Nolthenius, besef. Hy was die eerste hooggeplaasde Kompanjiesamptenaar wat die gedagte gepropageer het dat batterye in Simonsbaai opgerig moet word. In sy verslag, gedateer 20 April 1748, het hy die Bewindhebbers gevra om die oprigting van twee batterye in Simonsbaai ernstig te oorweeg. Dit sou 'n groot bydrae lewer tot die beveiliging van dié baai.<sup>2)</sup>

Van dié aanbeveling het niks tereggekom nie. Teen 1754 het die verdedigingsmag in Simonsbaai uit 'n sersant en vier soldate bestaan.<sup>3)</sup> Vyf jaar later is die inwoners van Simonsbaai en omstreke steeds aangeraai om met hul vee en besittings na die binneland te vlug wanneer 'n vyandelike skip in dié baai verskyn.<sup>4)</sup>

Goewerneur Ryk Tulbagh was erg bekommerd oor die weerloosheid van Simonsbaai. Gevolglik het hy dié aangeleentheid by die Politieke Raad aanhangig gemaak. Op 24 November 1767 is die saak in die Raad bespreek. Die Goewerneur het daarop gewys dat vreemde skepe uit Engeland, Frankryk en Denemarke

---

2) V.C. 36 Rapporten der Commissarissen: D. Nolthenius - Here XVII, 20.4.1748, p. 684.

3) C. 454 Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 11.8.1754, p. 425.

4) C. 703 Memoriën en Instructiën, 4.9.1759, p. 509.



in toenemende mate Simonsbaai besoek het. Sou vyandelikhede uitbreek, was die Kompanjieskepe feitlik weerloos aangesien Simonsbaai van "geene de minste defentie voorsien sijnde".<sup>5)</sup> Die vyand kon ook die bestaande geboue en geriewe in dié baai bestook en maklik vernietig.

In die lig van dié omstandighede het die Kaapse regering in beginsel besluit dat twee batterye in Simonsbaai opgerig word. Dit was 'n belangrike gebeurtenis, want vir die eerste keer is daar nou daadwerklik aandag gegee aan die beskerming van Kompanjieskepe en om Simonsbaai militêr te beveilig.

Daar is voorgestel dat een battery op 'n uitstaande hoek naby die strand, links (noord) van die poshouer se huis, opgerig moes word. Die tweede battery sou aan die suidekant van die baai, tussen die pakhuis en die groot vlagpaal (aan die punt van die baai) gebou word. Elke battery moes van tien- of twaalfponder kanonne voorsien word. Die ingenieur, Carel David Wentzel, is opdrag gegee om die besonderhede van die plan uit te werk.<sup>6)</sup>

Tulbagh het kort hierna aan die Bewinhebbers geskryf om hulle oor die voorgestelde plan in te lig en die noodsaaklikheid van die battery te beklemtoon. Hy het gevra dat

---

5) C. 59 Resolusiën, 24.11.1767, pp. 322 - 323.

6) C. 59 Resolusiën, 24.11.1767, pp. 323 - 325.

die benodigde kanonne uit Holland gestuur word met skepe wat in die winterseisoen in Simonsbaai aankom, anders sou die vervoer van die swaar geskut van die Kaap af na Simonsbaai groot probleme oplewer.<sup>7)</sup>

Meer as twee jaar later, in Oktober 1770, het die Bewindhebbers die Kaapse regering oor dié aangeleentheid geantwoord. Oor sekere aspekte wou hulle meer duidelikheid hê. Die Here XVII het gevra of die beoogde batterye voldoende sou wees om die skepe en die geboue in Simonsbaai doeltreffend te beskerm; die oprigtingskoste van die batterye nie dalk die waarde van die bestaande geboue en pakhuis sal oorskry nie, en of die geboue stewig genoeg was om die gedreun van die geskut te weerstaan. Meer inligting is verlang oor die presiese ligging van die beoogde batterye, die gesteldheid van die oewer en die omliggende terrein, die diepte van die baai en die aantal artilleriste wat nodig sou wees om die batterye te beman.<sup>8)</sup>

Dié brief van die Bewindhebbers is op 19 Maart 1771 in die Politieke Raad bespreek. Daar is besluit dat Wentzel, die

---

7) C. 553 Uitgaande Brievien: R. Tulbagh - Bewindhebbers, 1.2.1768, pp. 191 - 193.

8) C. 462 Inkomende Brievien: Bewindhebbers - R. Tulbagh, 15.10.1770, pp. 592 - 596.

ingenieur, Hendrik van Prehn, die hoof van die milisie, en Kirsten, die poshouer in Simonsbaai, die aangeleentheid volledig moes ondersoek en 'n verslag aan die Raad moet voorleë.<sup>9)</sup> Twee dae later is die Bewindhebbers oor dié stappe wat geneem is, ingelig.<sup>10)</sup>

Weens ander verpligtinge kon die ondersoekers nie dadelik met die werk begin nie. Gevolglik was die verslag eers op 10 Maart 1772 gereed.<sup>11)</sup> Dit was 'n lywige verslag waarin die fortifikasie van Simonsbaai deeglik behandel is. Wentzel, Van Prehn en Kirsten het tot die gevolgtrekking gekom dat die twee beoogde batterye nie voldoende sou wees om die aanval van 'n gedugte eskader oorlogskepe af te slaan nie. Goeie landingsplekke naby Simonsbaai kon dit vir 'n vyand moontlik maak om buite skootsbereik van die kanonne aan wal te kom.

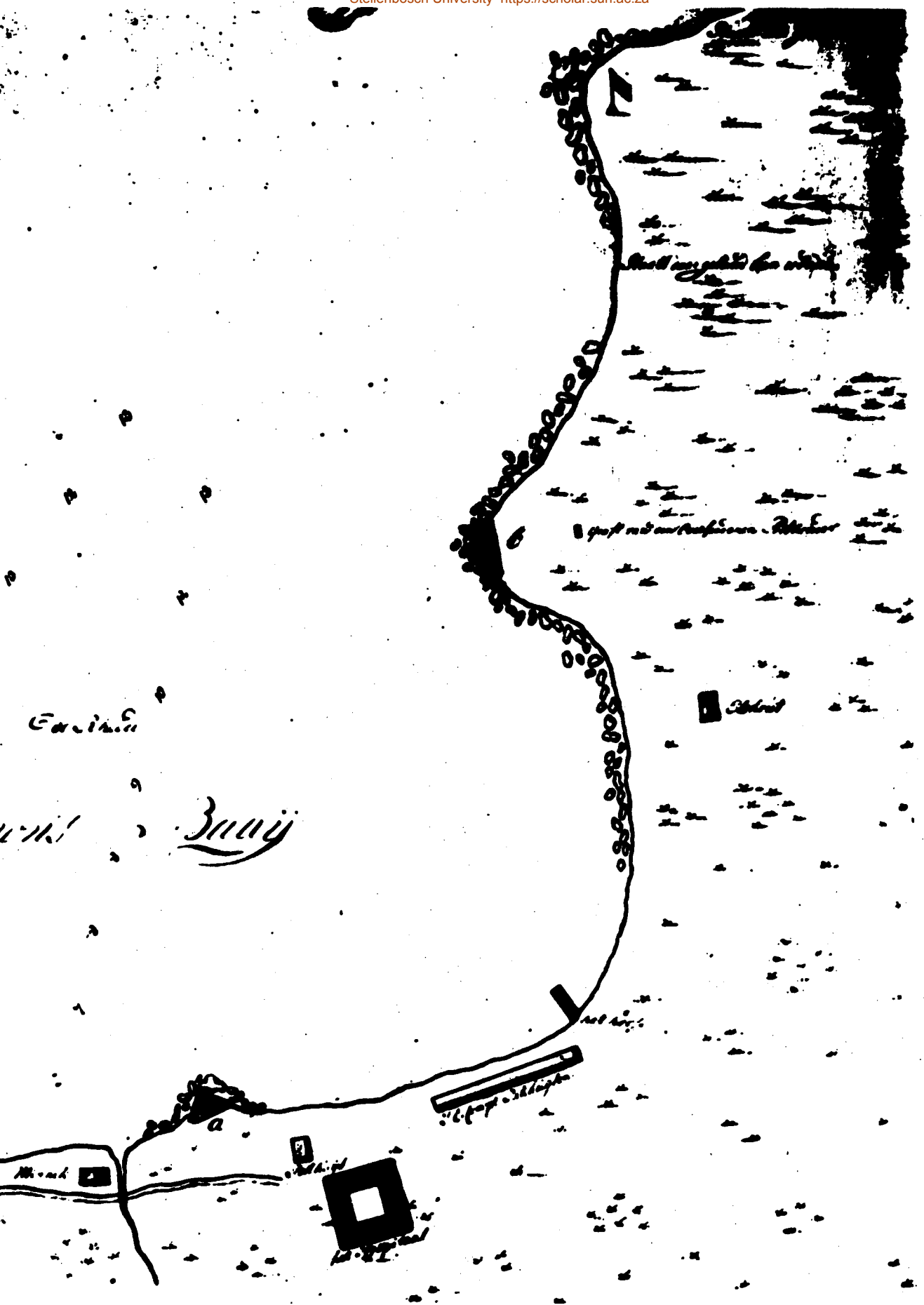
By die verslag is 'n kaart aangeheg waarop die ligging van die voorgestelde batterye aangetoon is. Die battery B op die kaart (vergelyk die kaart tussen pp. 241 - 242), aan die suidekant van die baai, naby die graf van die poshouer De Neijs, kon maklik van die land af aangeval word. Baie soldate sal dus daar geplaas moes word om dié battery teen

---

9) C. 63 Resolutiën, 19.3.1771, p. 145.

10) C. 556 Uitgaande Brieven: R. Tulbagh - Bewindhebbers, 21.3.1771, p. 388.

11) C. 64 Resolutiën, 10.3.1772, p. 149.



Ligging van twee voorgestelde batterye in Simonsbaai, 1772 (M. 3/14).

so 'n aanval te beskerm. In Simonsbaai was daar vir dié doel nie genoeg troepe beskikbaar nie, terwyl die garnisoen in die Kaap te klein was om manskappe beskikbaar te stel. As in 'n noodgeval soldate uit die Kaap gestuur moes word, sou dit nie veel nut hê nie aangesien die troepe eers ná agt ure die baai sou kan bereik.<sup>12)</sup>

Battery A, aan die noordekant van die baai naby die poshouer De Neijs se huis, sou baie doeltreffer wees. 'n Vyand wat die Kompanjieskepe in die baai en die pakhuis aan die strand wou aanval, sou baie deeglik met kanonne van dié battery bestook kon word. Dié battery kon ook baie suksesvol aangewend word teen kleiner vyandelike vaartuie wat manskappe in Simonsbaai aan wal wou bring. 'n Sterk afdeling soldate sou egter ook by dié battery noodsaaklik wees.

Die plek en terrein waar die battery sou kom, is deeglik deur die drie kommissielede ondersoek. Die grond was grotendeels rotsagtig met die uitsondering van 'n sanderige gedeelte naby die strand. Agter die voorgestelde posisies was daar steenrotse, maar genoeg plek vir 'n smal wapad.

Die bodemgesteldheid van die baai, in die omgewing van die

---

12) C. 308 Memoriën en Rapporten: H. van Prehn, C.D. Wentzel, J.F. Kirsten - J.A. van Plettenberg, 10.3.1772, pp. 130 - 131; M. 3/13 Plan van twee voorgenome batterye in Simonsbaai, 1772.

posisies, was sanderig en plek-plek klipperig. Groot skepe sou maklik tot op 'n afstand van drie kabels (sowat 675 m) van die battery kon seil.

Die oprigtingskoste van die battery is deeglik ondersoek. Die meeste van die materiaal wat gebruik sou word, was geredelik beskikbaar en het nie te duur gekos nie. Die kanonne was duur, terwyl die betaling van die "Constabelsmaat" (onderoffisier in bevel van 'n battery) en sy vier "busshieters" (artilleriste) die Kompanjie op die lange duur baie geld sou kos. In noodgevalle kon die artilleriste moontlik deur gewone burgers bygestaan word. 'n Waghuis, vir gebruik deur die artilleriste, sou ook naby dié battery gebou moes word.<sup>13)</sup>

Volgens raming was die totale waarde van die geboue in Simonsbaai meer as 200 000 gulden. Die uitgawe aan die batterye sou dus ten volle geregverdig wees. Die geboue was almal goed gebou en sou maklik die gedreun van die kanonne kon weerstaan.

Die Kommissie het aanbeveel dat 'n kruithuis by battery A gebou word. Buskruit vir die batterye kon daar gehou word.

---

13) C. 308 Memoriën en Rapporten: H. van Prehn, C.D. Wentzel, J.F. Kirsten - J.A. van Plettenberg, 10.3.1772, pp. 132 - 136.

Terselfdertyd kon buskruit, wat deur skepe na Simonsbaai gebring is, voorlopig daar geberg word voordat dit na die Kaap vervoer word.<sup>14)</sup>

Hierdie verslag het die noodsaaklikheid beklemtoon dat iets aan die fortifikasie van Simonsbaai gedoen moes word. Daarin is ook gewys op die feit dat die oprigting van die batterye dié baai nie in 'n militêre vesting sou omskep nie, maar nogtans 'n aansienlike bydrae tot die beveiliging van die skepe in 'n tot dusver onbeskermd baai kon lewer.

Die Kaapse regering het gunstig op dié verslag gereageer. 'n Afskrif daarvan is aan die Here XVII gestuur met die aanbeveling dat dit aanvaar word. Daar is gevra dat die nodige kanonne so gou moontlik aangestuur moes word.<sup>15)</sup>

Intussen het die Politieke Raad in 'n brief aan die Raad van Indië sy kommer uitgespreek oor die feit dat Simonsbaai steeds 'n "weerloos Etablissement" is.<sup>16)</sup> Op sy beurt het resident Brand daarop gewys dat 'n kruithuis in Simonsbaai dringend noodsaaklik was. Tot in daardie stadium is buskruit saam

---

14) C. 308 Memoriën en Rapporten: H. van Prehn, C.D. Wentzel, J.F. Kirsten - J.A. van Plettenberg, 10.3.1772, pp. 136 - 138.

15) C. 64 Resolusiën, 10.3.1772, pp. 166 - 167; C. 557 Uitgaande Brieven: J.A. van Plettenberg - Bewindhebbers, 1.4.1772, p. 399.

16) C. 66 Resolusiën, 8.7.1774, p. 281; C. 641 Dagregister, 8.7.1774, p. 1063; C. 559 Uitgaande Brieven: J.A. van Plettenberg - Raad van Indië, p. 836.

met die skeepsgoedere en voorrade in die pakhuis geberg en dit het 'n ernstige gevaar geskep.<sup>17)</sup>

Die lang verwagte antwoord van die Bewindhebbers, gedateer 2 September 1774, het nie goeie nuus vir die Kaapse regering gebring nie. In 'n geheime brief aan die Kaapse Goewerneur het die Here XVII laat blyk dat hulle nie deur die motivering en redes, soos in die verslag uiteengesit, beïndruk is nie.

Hulle het saamgestem dat in geval van 'n vyandelike aanval in Simonsbaai battery B van weinig nut sou wees. In 'n groot mate het dieselfde kritiek vir battery A gegeld. Die grootste enkele beswaar was dat 'n vyand maklik buite skootsafstand van albei batterye aan wal kon kom. In sulke omstandighede sou die battery van min waarde wees ter verdediging van die Kompanjie se eiendom en geboue. Die gevaar dat vyandelikhede kon ontstaan wanneer vreemde skepe in die baai was, is nie as genoegsame rede beskou vir die bou van die batterye nie.

Die hoë koste van die onderneming het ook die Bewindhebbers afgeskrik. Hulle was van mening dat die uitgawe van die projek nie die voordele sou regverdig nie. Die "Constabels-maat" en die vier artilleriste sou beswaarlik 'n battery van

---

17) C. 464 Inkomende Brieven: C. Brand - J.A. van Plettenberg, 16.5.1774, p. 321.



twaaalf kanonne behoorlik kon beman. Meer manskappe sou beskikbaar gestel moes word, wat die lopende uitgawe verder sou laat styg.

Die beoogde kruithuis sou egter 'n praktiese doel dien. Skepe wat in Simonsbaai aangekom het met buskruit aan boord wat vir die Kaap bedoel was, kon dit voorlopig in die kruithuis berg.<sup>18)</sup>

Die negatiewe houding van die Here XVII moes die Kaapse regering erg ontstel het. Nogtans is Van Prehn opdrag gegee om weer eens die wenslikheid van die voorgenome battery te ondersoek. Op 28 Maart 1775 het hy sy verslag aan die Politieke Raad voorgelê.

Die opvallendste aanbeveling in Van Prehn se verslag was dat battery B nie gebou moes word nie. Hy het besef dat dié battery nutteloos sou wees, aangesien dit nie 'n vyandelike landing sou kon stuit nie. Battery A sou van baie groter waarde wees. Met die see van voor en die steil berg van agter sou dié battery 'n strategiese stelling wees, wat goeie beskerming aan die baai kon verleen. Sowat 40 manskappe uit die Kaap kon gestuur word om dié battery te beman. In 'n noodgeval kon herstellendes in die hospitaal as hulptroepe

---

18) C. 485 Inkomende Brieven: Bewindhebbers - Kaapse Goewerneur, 2.9.1774, pp. 416 - 418.

gebruik word. Dit was 'n belangrike oorweging aangesien die tekort aan soldate veroorsaak het dat daar in daardie stadium slegs 31 artilleriste aan die Kaap beskikbaar was.<sup>19)</sup>

Nadat die Kaapse regering die verslag bestudeer het, is geen tyd verspil nie. Nouliks 'n week later is dit aan die Bewindhebbers gestuur.<sup>20)</sup>

Die eerste reaksie van die Here XVII was weer eens negatief. Hulle was veral bekommerd oor die groot uitgawes wat die nuwe voorstelle sou meebring.

Die Bewindhebbers het die saak lank laat sloer. Teen September 1778, d.w.s. meer as drie jaar nadat die nuwe verslag ontvang is, was die aangeleentheid nog hangende. In dié maand het die Kaapse regering verneem dat die Kompanjie se direkteur van fortifikasiewerke verder op die meriete van die saak sou ingaan.<sup>21)</sup>

Die fortifikasie van Simonsbaai is klaarblyklik op die lange baan geskuif. Teen die einde van 1779 het 'n amptelike opname van die kanonne en batterye in die Kaap en die buite-distrikte

---

19) C. 580 Uitgaande Brieven: H. van Prehn - J.A. van Plettenberg, 28.3.1775, pp. 325 - 327.

20) C. 580 Uitgaande Brieven: Kaapse Goewerneur - Here XVII, 1.4.1775, pp. 315 - 318.

21) C. 485 Inkomende Brieven: Bewindhebbers - Kaapse Goewerneur, 4.9.1778, p. 516.

getoon dat Simonsbaai nog sonder fortifikasiewerke was.<sup>22)</sup> 'n Jaar later is vermeld dat twaalf klein kanonne, ses agtponders en ses vierponders in die pakhuis in Simonsbaai geberg was. Die kanonne was nie bedoel vir die verdediging van die baai nie, maar is slegs tydelik in die pakhuis geberg.<sup>23)</sup> 'n Kaart, gedateer 1780, toon baie duidelik dat daar in dié jaar geen fort of battery in Simonsbaai was nie. Op dié kaart is aangeteken dat 'n vyand wat in Simonsbaai land, baie moeilik na die Kaap sou kon opruk vanweë die nou en rotsagtige wapad tussen Simonsbaai en Muizenberg.<sup>24)</sup> Vir die Kaapse regering was dié stelling 'n skrale troos. Hy was steeds erg bekommerd oor die weerlose toestand van die baai. Gevolglik is die skepe in die winter van 1781, terwyl Holland en Engeland in 'n staat van oorlog verkeer het, na Houtbaai gestuur.<sup>25)</sup>

In Mei 1781 het die Franse eskader, wat gestuur is om die Kaap teen 'n moontlike Britse aanval te beskerm, in Simonsbaai aangekom. Dit het by die owerheid 'n gevoel van veiligheid gewek, want hy het besef dat sy skepe in dié baai nou beskerm word. In hierdie jare het die Kaapse owerheid geen verdere vertoë aan die Here XVII oor die fortifikasie van Simonsbaai

---

22) C. 397 Attestatiën, 31.12.1779, pp. 3 - 9.

23) C. 398 Attestatiën, 31.12.1780, pp. 27 - 28.

24) M. 1/1118 Tekening van Simons Baaij, c. 1780.

25) C. 73 Resolutiën, 1.5.1781, p. 318.

gerig nie. Die Bewindhebbers, erg belas met finansiële uitgawes, het dit verwelkom.

Eers tydens die bewind van goewerneur Van de Graaff (1785 - 1791) het verdedigingswerke weer ter sprake gekom. De Graaff was 'n ervare militaris en die Bewindhebbers het verwag dat hy die verdediging van die Kaap sou opknap.

Kort ná sy aankoms in die Kaap het Van de Graaff 'n omvattende stuk, getitel "Beredeneerde Memorie over den Staat van Defensie van Cabo de Goede Hoop" laat opstel. In dié dokument, wat in 1786 verskyn het, is Simonsbaai ook bespreek. Volgens dié memorie kon 'n vyand sonder teenstand in Simonsbaai land. Die uitgestrekte strand tussen Muizenberg en die Hottentots-Holland-kus het ook vele landingsplekke gebied. Ná 'n landing sou dit egter moeilik gaan om die Kaap te bereik. Die wapad van Simonsbaai af was baie nou en rotsagtig en 'n klein verdedigingsmag sou vreemde invallers suksesvol kon teenstaan. Sonder perde of beeste sou swaar artillerie baie moeilik vervoer kon word. Die vyand sou minstens nege uur lank moes sukkel om die Kaap te bereik.<sup>26)</sup>

In die memorie is die voor- en nadele van Simonsbaai met dié van Houtbaai vergelyk. Houtbaai was nader aan die Kaap

---

26) V.C. 117 Beredeneerde Memorie over den Staat van Defensie van Cabo de Goede Hoop, 1786, p. 17.

geleë en oorland het dit slegs sowat ses uur geneem om te bereik. Die vervoerkoste sou dus minder wees. Skepe wat in dié baai geanker het, kon makliker en gouer van voorrade voorsien word. Die korter seeweg tussen die Kaap en Houtbaai sou ook verdragings verminder het. Skepe wat van Simonsbaai na Tafelbaai geseil het, is dikwels tot twee weke deur teenwinde of ongunstige weer vertraag.<sup>27)</sup>

In Houtbaai was vars water volop en groente kon baie makliker in dié baai as in Simonsbaai gekweek word. Volgens die memorie was Houtbaai dus baie gunstiger as Simonsbaai geleë. Vir veiligheidsredes en uit handelsoorwegings het die opstellers van die memorie aanbeveel dat dit baie beter sou wees as die Kompanjieskepe in oorlogstye en in die wintermaande Houtbaai, pleks van Simonsbaai, aandoen.<sup>28)</sup>

Hierdie memorie het 'n nuwe denkrigting oor Simonsbaai verteenwoordig. Pleks van die pogings voort te sit om die baai te fortifiseer, het die owerheid nou na 'n nuwe hawe begin soek. In die praktyk het dit daarop neergekom dat die reeds afgeskepte Simonsbaai op militêre gebied nog langer verwaarloos is.

Kol. Robert Gordon, hoof van die milisie aan die Kaap, en

---

27) V.C. 117 Beredeneerde Memorie over den Staat van Defensie van Cabo de Goede Hoop, 1786, p. 62.

28) V.C. 117 Beredeneerde Memorie over den Staat van Defensie van Cabo de Goede Hoop, 1786, pp. 63, 67.

klaarblyklik sterk onder die invloed van Van de Graaf se denkwyse, het in 1787 'n volledige verslag ingedien oor die verdediging van die Kaap. Hierin is nie 'n woord oor die strategiese belangrikheid van Simonsbaai of die fortifikasie van dié baai gerep nie.<sup>29)</sup>

In Junie 1788, toe oorlogswolke in Europa opgesteek het en daar gevrees is vir 'n Franse aanval op die Kaap, was Simonsbaai steeds 'n weerlose hawe wat van "defensie ontbloot zynjde".<sup>30)</sup> Verdedigingsmaatreëls moes egter getref word en as 'n tydelike maatreël is ses ligte kanonne in Simonsbaai geplaas wat maklik heen-en-weer vervoer kon word.<sup>31)</sup>

Gordon se verslag oor die militêre toestand aan die Kaap in 1789 het egter weer eens nie van Simonsbaai melding gemaak nie.<sup>32)</sup> Teen 1791, met Van de Graaff se vertrek uit die Kaap, was daar nog geen permanente verdedigingswerke in dié baai nie.

Die feit dat Van de Graaff en andere vóór hom nie die strategiese belangrikheid van Simonsbaai ingesien het en iets daadwerklik daaromtrent gedoen het nie, sou die Kompanjie eventueel duur te staan kom. Vreemdelinge het die onverdedigde

29) C. 81 Resolusiën, 18.5.1787, pp. 395 - 402.

30) C. 83 Resolusiën, 17.6.1787, p. 750.

31) C. 582 Uitgaande Brieven: Kaapse Goewerneur - Bewindhebbers, 27.10.1788, pp. 154 - 156.

32) C. 85 Resolusiën, 13.1.1789, pp. 7 - 18.

toestand van die strategies geleë Simonsbaai opgelet. Die Engelsman, kol. William Dalrymple, byvoorbeeld, het op 17 Junie 1785 aan boord die Pegot in Simonsbaai aangekom en lank aan die Kaap vertoef. Hy het genoeg geleentheid gehad om die militêre situasie goed op te som.<sup>33)</sup> Ná sy terugkeer in Engeland het Dalrymple teen die einde van die tagtigerjare (die presiese datum is onbekend) 'n omvattende memorandum oor die verdediging van die Kaap opgestel, wat hy aan Henry Dundas, die Tesourier van die Vloot en later Britse Minister van Oorlog, oorhandig het.

In dié memorandum is 'n fyn aanvalsplan vir die verowering van die Kaap uiteengesit. By Dalrymple was daar geen twyfel dat 'n Britse aanvalsmag in Valsbaai moes land nie. Daar was volgens hom geen verdedigingswerke nie en die baai was te wyd om doeltreffend gefortifiseer te word. 'n Enkele oorlogskip sou Simonsbaai maklik kon beset. Die paar kanonne wat hy daar opgemerk het, was waarskynlik net vir seine en salute gebruik. Volgens hom was hulle "more a show than reality".<sup>34)</sup>

Dalrymple se memorandum kon moontlik 'n deurslaggewende rol

33) C. 77 Resolusiën, 17.6.1785, pp. 493 - 494.

34) A. 455 Memorandum oor Kaapse Verdediging: W. Dalrymple - H. Dundas, ongedateer, pp. 1, 9 - 10; C.J. Barnard: Robert Jacob Gordon se Loopbaan aan die Kaap, p. 408; C.J. de Villiers: Die Britse Vloot aan die Kaap, 1795 - 1803, p. 1.

gespeel het in die latere Britse besluit om in Simonsbaai te anker toe die besettingsmag na die Kaap gestuur is.

Ook De Jong het in Julie 1792 oor die onverdedigde toestand van Simonsbaai kommentaar gelewer. Hy het geskryf dat daar geen kasteel of fort was nie. Sowat twintig klein kanonne, naby die pakhuis, was meer bedoel vir salute as ter verdediging van die baai. Hy was van oordeel dat, as 'n aanval op die Kaap geloods sou word, Valsbaai eerder as Tafelbaai die teiken sou wees. Die rede was dat die wye Valsbaai baie landingsplekke gebied het wat nie doeltreffend verdedig kon word nie. Vir die Kaapse owerheid sou dit dus beter wees om die pad van Simonsbaai na die Kaap te beveilig.<sup>35)</sup>

Teen dié agtergrond het kommissarisse-generaal Nederburgh en Frijkenius in Junie 1792 in die Kaap aangekom. Hulle het onmiddellik die gevaar besef van 'n onverdedigde Simonsbaai en tydens hulle verblyf van bykans vyftien maande aan die Kaap het hulle ook hieraan aandag bestee.<sup>36)</sup>

Met hulle aankoms was die posisie dat buite die winterseisoen

---

35) C. de Jong: Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, Ierland en Noorwegen, 1791 - 1797, I, p. 59.

36) J.S. le Roux: Die Sending van die Kommissarisse-generaal Nederburgh en Frijkenius en Toestande in die Volksplanting aan die Kaap tydens die verval van die Nederlands-Oos-Indiese Kompanjie, pp. 56, 82, 85.



daar gewoonlik slegs 'n sersant en 'n paar manskappe in Simonsbaai was.<sup>37)</sup> In die wintermaande is 'n afdeling soldate uit die Kaap gestuur om dié pos te versterk. Onsekerheid het egter bestaan oor die magte en verantwoordelikhede van die offisier wat in bevel was.<sup>38)</sup> Gevolglik het Nederburgh en Frijkenius bepaal dat die bevelvoerende offisier aan die resident 'n skriftelike verslag moes lewer oor alle belangrike militêre bedrywighede. Soldate sou nie toegelaat word om Simonsbaai te verlaat sonder die medewete van die resident nie. Wanneer laasgenoemde soldate benodig het vir die beveiliging van die Kompanjie se eiendom of goedere, kon hy optree sonder om vir die formele goedkeuring van die bevelvoerder te wag.<sup>39)</sup>

Aanvanklik het Nederburgh en Frijkenius dit oorweeg om 'n sterk afdeling soldate in Simonsbaai te plaas, maar dié plan was nie prakties uitvoerbaar nie. Gevolglik het hulle besluit dat 'n battery ter verdediging van dié baai dáár gebou moet word.

---

37) C. 454 Inkomende Brieven: A. de Neijs - R. Tulbagh, 11.8.1754, p. 425; A. Sparman: Reize naar de Kaap de Goede Hoop, de Landen van den Zuidpool en rondom de Waereld, 1772 - 1776, I, p. 23.

38) F. le Vaillant: Reize in de Binnenlanden van Afrika, langs de Kaap de Goede Hoop, 1780 - 1785, III, p. 129; C. 277 Requesten en Nominatiën, 1780, pp. 134, 187.

39) C. 689 Brieven aan Commissarissen Generaal Nederburgh en Frijkenius - Raad van Politie, 26.10.1792, pp. 657 - 658; C. 99 Resolutiën, 27.10.1792, pp. 287 - 288.

Dit waarvoor die Kaapse owerheid hom jare lank beywer het, het uiteindelik op hierdie wyse gestalte gekry. Volgens die kommissarisse-generaal moes die voorgestelde battery uit vier kanonne van vier-en-twintig pond elk bestaan, wat met gloeiende koeëls kon skiet. 'n Kruithuis en 'n waghuis moes daar naby opgerig word.<sup>40)</sup>

Die uitvoering van hierdie planne is aan die waarnemende goewerneur, Johan Rhenius, opgedra. Laasgenoemde het op 25 Junie 1793 die ingenieur, L.M. Thibault, opdrag gegee om 'n battery in Simonsbaai te bou wat met 24-ponders beman kon word.<sup>41)</sup>

Dié battery is by die vlagstok aan die regterkant (suidekant) van die baai opgerig en was 50 voet (15 meter) bo seevlak. Dit het byna 'n ronde voorkoms gehad en was groot genoeg om, benewens die vier 24-ponders, ook vier agtponders te huisves. Die kleiner kanonne kon gebruik word om 'n vyand te bestook wat in een van die kleiner inhamme, buite bereik van die battery, aan wal sou gaan en van die land af 'n aanval wou loods. Dié kanonne was lig en klein sodat hulle in 'n noodgeval maklik verskuif en vervoer sou kon word. Die kante van die battery is met hotnotsvye (Carpobrotus edulis) beplant om beskerming teen die suidoostewind te verleen.

---

40) C. 100 Resolusiën, 25.6.1793, p. 272; C. 118 Klad Notulen, 25.6.1793, ongenommer; C. 104 Resolusiën, 15.11.1793, pp. 361, 364 - 365.

41) C. 100 Resolusiën, 25.6.1793, p. 272.

Thibault was van oordeel dat 'n groter battery gebou moes word, maar sy streng opdrag oor kostebesparing het dit nie moontlik gemaak nie.<sup>42)</sup>

Op 13 Augustus 1793 het die vier groot kanonne, wat op die battery geplaas moes word, in Simonsbaai aangekom. 'n Offisier, 'n onderoffisier en dertien artilleriste is saamgestuur om die kanonne te beman.<sup>43)</sup> Teen September was die grootste deel van die werk afgehandel.

Vroeg in November 1793 het die resident 'n lang lys voor-skrifte ontvang oor die benutting en aanwending van die nuwe battery in Simonsbaai. Wanneer meer as drie vreemde skepe gewaar is, moes die gloeiend en die koeëls by die battery gereedgemaak word. Waarskuwingskote moes oor die naderende skepe gevuur word ten einde hulle te dwing om nie nader aan die wal te kom nie. As dit nie die gewenste uitwerking gehad het nie, het die besoekers klaarblyklik vyandelike oogmerke gehad. Die skepe moes dan met gloeiende koeëls bestook word. Die Resident is gewaarsku dat hy nie om die bos gelei moes word wanneer een van die naderende skepe dalk 'n skuit met 'n wit vlag na die land gestuur het nie. As die skepe steeds nader geseil het, moes die kanonvuur volgehou word.

---

42) C. 698 Brieven en Papieren van A.J. Sluysken aan de Gecommitteerden: L.M. Thibault - A.J. Sluysken, 29.1.1794, pp. 35 - 37.

43) C. 478 Inkomende Brieven: C. Brand - J.I. Rhenius, 13.8.1793, p. 273.

Die Resident moes toesien dat die koeëls behoorlik gegloei het en dat daar akkuraat geskiet word. Die artilleriste moes nie onnodig ammunisie verkwis deur op skepe te vuur wat buite skootsbereik was nie.

As 'n vyandelike aanval plaasgevind het, sou versterkings uit die Kaap gestuur word. As die vyand intussen daarin geslaag het om te land en Simonsbaai gevolglik ontruim moes word, moes alle voorrade en ammunisie, wat nie vervoer kon word nie, vernietig word. Die battery se kanonne moes ook buite werking gestel word.<sup>44)</sup>

Nederburgh en Frijkenius het ook opdrag gegee dat 'n deeglike seinstelsel in Simonsbaai ingestel word. Tot in daardie stadium is die gebruiklike prosedure gevolg deur besoekende skepe in Simonsbaai van die land af met seine in te lig oor die toestand aan die Kaap. Só byvoorbeeld is geheime sein-vlae van 'n hoë, wit sandduin in Simonsbaai gewaai om die retoerskepe in kennis te stel dat dié baai nog in Hollandse besit was.<sup>45)</sup> Later is die steengroef in Simonsbaai as seinplek gebruik vanweë die goeie uitsig wat dit gebied het.

---

44) C. 707 Memoriën en Instructiën: J.I. Rhenius - C. Brand, 9.11.1793, pp. 264 - 266.

45) C. 538 Uitgaande Brieven: R. Tulbagh - Raad van Indië, 25.4.1753, p. 449; C. 485 Inkomende Brieven: Bewindhebbers - Kaapse Goewerneur, 8.10.1784, pp. 564 - 565.

Teen 1791 het twee vlagmanne dáár diens gedoen.<sup>46)</sup>

Simonsbaai was nie regstreeks ingeskakel by die seinposstelsel wat tydens die 18de eeu aan die Kaap gebruik is nie. Dié stelsel, wat 'n belangrike deel uitgemaak het van die veiligheids- en verdedigingsmaatreëls van die Kompanjie, het gedien om belangrike nuus, soos die aankoms van vreemde vlote in Tafelbaai, vinnig in die buitedistrikte bekend te maak.<sup>47)</sup>

Muizenberg is gebruik as 'n uitkykpos, van waar berig is oor die aankoms van vreemde skepe in Valsbaai.<sup>48)</sup> Sodra die skepe egter in Simonsbaai geanker het, het die resident 'n perderuiter na die Kaap gestuur om die Regering breedvoerig hieroor in te lig. 'n Boodskapper het tot vier uur geneem om die Kaap te bereik. Nederburgh en Frijkenius het gemeen dat dié reëling, veral in oorlogstyd, te tydrowend was. Gevolglik is Rhenius gevra om vier plekke tussen Simonsbaai en die Kasteel uit te soek wat goeie uitsig gebied het. By elke posisie sou 'n vlagstok en 'n seinkanon geplaas word. Die plekke wat vir dié doel uitgesoek is, was die helling naby die vlag-

---

46) C. 92 Resolusiën, 3.8.1791, pp. 557, 560; C. 325 (I) Memoriën en Rapporten: C. Brand - J.I. Rhenius, 3.8.1791, p. 246.

47) Vgl. D.J. Kotzé: Die Seinposstelsel aan die Kaap, Die Burger, 12.6.1980, 16.6.1980 en 17.6.1980.

48) C. 36 Resolusiën, 30.6.1744, pp. 304 - 305; C. 626 Dagregister, 30.6.1755; J.S. Stavorinus: Voyages to the East Indies, p. 52; C. 104 Resolusiën, 15.11.1793, p. 368.

stok in Simonsbaai, 'n hoë sandduin in Muizenberg, die heuwel in Wynberg naby die huis van J.F. Kirsten en 'n plek by die huis van Jacobus van Reenen, wat naby die Kaap gewoon het.<sup>49)</sup>

Die volgende opdragte het vir dié seinposte gegeld: Wanneer vier of meer skepe Simonsbaai in die nag binnegevaar het, moes die seinpos in Simonsbaai 'n kanonskoot afvuur. Twee lanterns moes opgehang word en 'n groot vuur moes aan die linkerkant van die vlagstok aangesteek word. As vasgestel word dat die skepe vyandig is, moes 'n verdere twee skote afgevuur word en 'n tweede vuur langs die vlagstok aangesteek word. As die vreemde skepe in die dag Simonsbaai binnegevaar het, moes twee kanonskote gevuur word en 'n wit vlag gehys word. As hulle vyandelike skepe blyk te wees, moes nog 'n kanonskoot afgevuur word en die wit vlag aan die vlagstok met 'n rooie vervang word. Die ander drie seinposte moes die seine en tekens op dieselfde wyse oordra ten einde te verseker dat die boodskap die Kasteel sonder versuim bereik.<sup>50)</sup> Wanneer die skepe eerste by Muizenberg in sig gekry is, moes dié seinpos dadelik die nodige seine na die Kaap stuur.

Die Resident in Simonsbaai moes toesien dat die tekens flink

---

49) C. 707 Memoriën en Instructiën: J.I. Rhenius - Vlaggelieden, 22.6.1793, pp. 149 - 150.

50) C. 707 Memoriën en Instructiën: J.I. Rhenius - Vlaggelieden, 22.6.1793, pp. 150 - 152.

oorgesein word. In ieder geval moes hy agterna 'n boodskapper met meer besonderhede na die Kaap stuur.<sup>51)</sup>

Die seinkanonne is op houtsleë gemonteer. Ses- of twaalfponders is gewoonlik gebruik.<sup>52)</sup> Oor die algemeen het die seinposstelsel goed gefunksioneer. Al ongelukkige voorval wat by die seinpos in Simonsbaai voorgekom het, was in September 1793 toe een van die artilleriste, Casper Liebsinge, sy linkerarm verloor het ná 'n ongeluk by die seinkanon.<sup>53)</sup>

Kort nadat Abraham Josias Sluysken teen die einde 1793 as kommissaris-generaal en goewerneur van die Kaap aangestel is, het die fortifikasie van Simonsbaai weer aandag geniet. Thibault, wat as ingenieur belas was met die bou van die eerste battery, het in November van dié jaar te kenne gegee dat één battery nie voldoende beskerming aan Simonsbaai en die skepe in dié baai verleen het nie. Volgens hom was dit noodsaaklik dat 'n tweede battery in dié baai opgerig word, as die nodige fondse beskikbaar was. Thibault het sy sienswyse in dié verband aan Gordon oorgedra, en gevra dat laasge-

---

51) C. 707 Memoriën en Instructiën: J.I. Rhenius - C. Brand, 9.11.1793, pp. 263 - 264.

52) D.J. Kotzé: Die Seinposstelsel aan die Kaap, Die Burger, 16.6.1980.

53) C. 103 Resolusiën, 21.9.1793, pp. 614 - 615.

noemde sy invloed gebruik om Sluysken se goedkeuring vir so 'n stap te verkry.<sup>54)</sup>

Gordon het die aangeleentheid laat ondersoek en daarna gunstig op Thibault se versoek gereageer. Hy was van oordeel dat die bykomende kanonne wat in Simonsbaai benodig sou word van die battery Amsterdam, in Tafelbaai, verkry kon word. Die onttrekking van kanonne aan dié battery sou nie die verdediging van die Kaap erg benadeel nie.<sup>55)</sup> Gordon het die saak met Sluysken bespreek en op diplomatieuse wyse die Goewerneur daarop attent gemaak dat die bestaande battery in Simonsbaai in goeie werkende toestand is, maar dat dit nie voldoende beskerming aan die wye baai gebied het nie. Skepe kon maklik buite skootsbereik die baai binneseil. Sluysken is voorts daarop gewys dat die oprigting van 'n tweede battery 'n gedugte verdedigingslinie sou vorm.<sup>56)</sup>

Amptelike toestemming vir die oprigting van dié battery is gou verleen. Op 19 Januarie 1794 het Thibault na Simonsbaai

54) C. 698 Brieven en Papieren van A.J. Sluysken aan de Gecommitteerdens: L.M. Thibault - A.J. Sluysken, 29.1.1794, p. 37; C. 698 Brieven en Papieren van A.J. Sluysken aan de Gecommitteerdens: L.M. Thibault - R.J. Gordon, 23.11.1793, pp. 399 - 400.

55) C. 698 Brieven en Papieren van A.J. Sluysken aan de Gecommitteerdens: J. Fisscher - R.J. Gordon, 23.11.1793, p. 401.

56) C. 698 Brieven en Papieren van A.J. Sluysken aan de Gecommitteerdens: R.J. Gordon, J. Fisscher, L.M. Thibault - A.J. Sluysken, 24.11.1793, pp. 403 - 404.



vertrek om die terrein te ondersoek waar die nuwe battery gebou moes word. Dié battery sou feitlik regoor die eerste, aan die noordekant van die baai, opgerig word. Die plek wat gekies is, was aan die voet van 'n sandheuvel, sowat 80 voet (24 meter) van die strand af en 30 voet (9 meter) bo seevlak. Die borswering van die battery sou met klippe uitgevoer word.

Dié battery sou die strand sowel as die enigste pad wat van die Kaap na Simonsbaai gelei het, bestryk. Aanvanklik sou vier kanonne op die battery geplaas word, maar dit moes groot genoeg wees om nege of selfs tien kanonne te bevat.<sup>57)</sup>

Bouwerk aan die tweede battery het dadelik begin en goeie vordering is gemaak. Aangesien grootliks van slawe en bandiete gebruik gemaak is, het die arbeid die Kompanjie nie baie gekos nie. Op 21 Maart 1794 het Sluysken na Simonsbaai gegaan om inspeksie te doen. Hy het gerapporteer dat die werk aan die battery voltooi is. By dié geleentheid het Sluysken die naam Boetselaar (ook gespel Boesselaar) aan die battery aan die suidekant gegee, terwyl die pas voltooide een aan die noordekant van die baai Zoutman genoem is.<sup>58)</sup>

---

57) C. 698 Brieven en Papieren van A.J. Sluysken aan de Gecommitteerden: L.M. Thibault - A.J. Sluysken, 29.1.1794, p. 37.

58) C. 105 Resolusiën, 21.3.1794, p. 841; C. 649 Dag-register, 21.3.1794, p. 42; G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 306; B.B. and B.G. Brock (eds.): Historical Simon's Town, pp. 160, 215.

Altesame sestig soldate is afgevaardig om die twee batterye te beman.<sup>59)</sup>

Volgens Nederburgh en Frijkenius se aanbeveling is 'n waghuis by elk van die batterye gebou. Die waghuse, wat dieselfde ontwerp gehad het, is kort ná mekaar voltooi. Elke waghuis was 24 voet (7,2 meter) lank en 18 voet (5,4 meter) breed, en van 'n deur en twee vensters voorsien. Houtbalke, dekriet, gebakte stene, klei, kalk en bergklippe was die belangrikste boumateriaal wat gebruik is. Die gesamentlike koste van die twee waghuse, nl. 559 riksdaalders en 6 schellings, is as oorlogsuitgawe gereken.<sup>60)</sup>

Die bou van die voorgestelde kruithuis in Simonsbaai is nie so vinnig deurgevoer nie. In November 1793 het Sluysken die baai besoek om te bepaal waar die kruithuis gebou sou word. Hy het besluit dat die fondamente in die winter van die volgende jaar gelê sou word.<sup>61)</sup> Thibault was bekommerd oor die vertraging en het daarop gewys dat dit gevaarlik was om die buskruit saam met ander voorrade in die pakhuis te berg. Volgens hom kon die kruithuis 'n eenvoudige konstruksie wees

---

59) C. 105 Resolusiën, 4.3.1794, pp. 679 - 681.

60) C. 104 Resolusiën, 15.11.1793, pp. 364 - 365; C. 106 Resolusiën, 30.4.1794, pp. 147 - 150.

61) C. 104 Resolusiën, 15.11.1793, pp. 361 - 363; C. 104 Resolusiën, 10.12.1793, p. 620.

wat nie baie duur hoef te wees nie. Hy het voorgestel dat die gebou tussen die duine geplaas word, waar dit teen vyandelike vuur beskut sou wees.<sup>62)</sup>

Die kruithuis het eventueel aansienlik meer gekos as wat verag is. Tenders vir die gebou is aangevra en die laagste inskrywing is deur Antonij Schoonhuizen ingedien. Hy het teen die einde September 1794 goedkeuring van die Regering gekry om die kruithuis teen 'n bedrag van 6 500 riksdaalders te bou.<sup>63)</sup> Resident Brand se tender van 3 000 riksdaalders is nie oorweeg nie, aangesien hy die Kompanjie se arbeiders wou gebruik.<sup>64)</sup>

Die kruithuis is op 27 Februarie 1795 voltooi. Voldoende buskruit en ammunisie vir die twee batterye sou voortaan daar geberg word.<sup>65)</sup>

Daarmee was die belangrikste verdedigingswerke, wat in Simonsbaai in die vooruitsig gestel is, afgehandel. Sluysken was egter steeds bekommerd oor die klein militêre mag wat daar in dié baai was. Gevolglik het hy op 19 Mei 1794 besluit

---

62) C. 698 Brieven en Papieren van A.J. Sluysken aan de Gecommitteerden: L.M. Thibault - A.J. Sluysken, 29.1.1794, pp. 38 - 40.

63) C. 107 Resolutiën, 29.9.1794, pp. 78, 80.

64) C. 481 Inkomende Brieven: C. Brand - A.J. Sluysken, 29.5.1794, pp. 17 - 18.

65) C. 109 Resolutiën, 27.2.1795, p. 85.

om die troepemag tot 130 man te versterk. Die garnisoen in dié baai het toe bestaan uit vyf offisiere, vyf sersante, agt korporaaals, drie tamboer-majoors en 109 infanterie en artilleriste.<sup>66)</sup>

Vir die eerste keer in sy geskiedenis was Simonsbaai nou gefortifiseer, terwyl 'n aansienlike, permanente militêre mag die baai beskerm het. Die militêre verdediging van die baai was egter nog nie na wense nie. De Jong was van oordeel dat die baai, uit 'n militêre oogpunt beskou, veiliger as ooit was. Nogtans sou 'n aanslag van agt of tien oorlog-skepe beswaarlik afgeslaan kon word.<sup>67)</sup> Ook die Kaapse regering was bewus van Simonsbaai se kwesbaarheid. Op 'n geheime vergadering wat die Politieke Raad op 11 Mei 1795 gehou het, is genotuleer dat, alles in ag genome, die baai steeds baie weerloos was. 'n Aanval deur slegs 'n paar vyandelike oorlog-skepe kon rampspoedige gevolge hê.<sup>68)</sup> Presies hoe profeties dié woorde was, het nouliks 'n maand later duidelik geblyk.

---

66) C. 106 Resolusiën, 19.5.1794, p. 310.

67) C. de Jong: Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, Ierland en Noorwegen, 1791 - 1797, II, pp. 73 - 74.

68) C. 109 Resolusiën (secrete), 11.5.1795, p. 2.

(b) Die Britse besetting van Simonsbaai, 1795

Algemene aspekte van die Britse besetting en oornome van die Kaap is in verskeie wetenskaplik historiese verhandelinge deeglik behandel.<sup>69)</sup> Gevolglik word hier net klem gelê op die militêre bedrywighede in Simonsbaai, d.w.s. vanaf die aankoms van die Britse eskader in dié baai tot die amptelike ontruiming van die baai deur die Hollanders. In dié verband word gekonsentreer op nuwe inligting rakende Simonsbaai wat na vore gekom het.

Dit is algemeen bekend dat Franse troepe Nederland vroeg in 1795 binnegeval het en dat die Nederlandse stadhouer, Willem V, na Engeland moes vlug. Aangesien vermoed is dat die Franse 'n militêre mag na die Kaap sou stuur, het die stadhouer verlof gegee dat Britse troepe na die Kaap gestuur word om dit as 'n Nederlandse besitting te beskerm. In Maart het kmdeur. John Blankett en genl-maj. J.H. Craig na die Kaap vertrek. Hulle is gevolg deur skout-adml. George Keith Elphinstone, die eintlike vlootbevelvoerder, en genl-maj.

---

69) H.B. Giliomee: Die Kaap tydens die Eerste Britse Bewind, 1795 - 1803; C.J. de Villiers: Die Britse Vloot aan die Kaap, 1795 - 1803; H.F. Nel: Die Britse Verowering van die Kaap in 1795; C.J. Barnard: Robert Jacob Gordon se Loopbaan aan die Kaap; G.A. le Roux: Europese Oorloë en die Kaap, 1652 - 1795; P.E. Roux: Die Verdedigingstelsel aan die Kaap onder die Hollands-Oosindiese Kompanjie, 1652 - 1795.

Alured Clarke.<sup>70)</sup>

Op 10 Junie 1795 het die eerste Britse skepe, onder bevel van Elphinstone, in Valsbaai hul verskyning gemaak, maar 'n teenwind het veroorsaak dat hulle Simonsbaai nie dadelik binnegeseil het nie. Die rede waarom hulle Valsbaai en nie Tafelbaai binnegeseil het nie was vermoedelik dat die Britte bewus was dat Simonsbaai nie so goed gefortifiseer was nie en ook dat dié baai in die gevaarlike wintermaande baie veilige beskutting gebied het.

Nadat die seinkanonne afgevuur is, het die adjunk-resident in Simonsbaai, Johannes Henricus Brand, dadelik 'n boodskapper na die Kaap gestuur met die nuus dat agt vreemde skepe, wat nie 'n vlag vertoon het nie, in Simonsbaai aangekom het. Volgens die voorgeskrewe verdedigingsmaatreëls het die battery Boetselaar op die skepe losgebrand, terwyl die Nederlandse oorlogskip, die Medenblik, wat in Simonsbaai voor anker gelê het, ook met sy kanonne op die vreemdelinge geskiet het. Die skepe is nie getref nie, maar volgens die Hollanders is hulle gedwing om op 'n afstand te anker.<sup>71)</sup>

---

70) H.B. Giliomee: Die Kaap tydens die Eerste Britse Bewind, 1795 - 1803, pp. 30 - 34; C.J. de Villiers: Die Britse Vloot aan die Kaap, 1795 - 1803, pp. 1 - 2.

71) C. 109 Resolusiën, 11.6.1795, p. 129; W.G. Perrin (ed): The Keith Papers, I, p. 256; V.C. 75 P.W. Marnitz: Verhaal van de Overgaave van de Kaap de Goede Hoop aan de Engelschen in 1795, p. 49.

'n Offisier van die Medenblik, ene luit. Van Vegezak, is intussen met 'n skuit na die naaste vreemde oorlogskip gestuur om meer besonderhede oor die skepe in te win. 'n Britse offisier, genaamd Farquhar, het saam met Van Vegezak teruggekeer en in Simonsbaai aan wal gegaan. Hy het briewe gehad wat aan die Goewerneur oorhandig moes word.

Dieselfde aand het Sluysken 'n buitengewone vergadering van die Politieke Raad belê, wat bygewoon is deur Rhenius, J.F. de Seuer, W.F. van Reede van Oudtshoorn, W.S. van Ryneveld en kol. Gordon. Dié Raad is meegedeel dat die besoekers beslis Britse skepe was en gevolglik is besluit dat die landsmilisie byeengeroep moes word. Vroeg die oggend van 12 Junie het die Raad weer byeengekom om onder meer te bespreek of dit raadsaam sou wees om met die Britte te beraadslaag. By dié geleentheid het die Raad besluit dat lt-kol. Carel Matthys de Lille dadelik met 200 infanteriste en 100 artilleriste na Simonsbaai gestuur sou word. Meer voorrade en ammunisie sou later gestuur word.

Op 13 Junie het die Resident die jongste inligting oor die Britse skepe aan die Goewerneur verstrek. Hiervolgens was daar altesame nege skepe, waaronder die Monarch (74 kanonne), die vlagskip van Elphinstone, in die baai. Die ander skepe, met die getal kanonne, was die Arrogant, Victorious (elk 74), America, Ruby, en Stately (elk 64), Sphynx (24), en die Echo

en Rattlesnake (elk 16).<sup>72)</sup>

Amptelike briewe wat lt-kol. A. Mackenzie en ene kapt. Hardy van die Britse vloot na die Kaap gebring het, het tot toene-mende onsekerheid by die Regering bygedra. Enersyds was daar diegene wat geglo het dat die Britse magte in Simonsbaai aangekom het om die Kaap teen 'n moontlike Franse aanval te verdedig. Andersyds was daar sommige hooggeplaastes wat skepties was oor die oogmerke van Britse magte.

Nadat Sluysken en sy militêre raadgewers die sterkte van die Britse eskader ontleed het, het hulle tot die gevolgtrekking gekom dat die batterye en troepe in Simonsbaai nie teen die Britse taakmag opgewasse was nie. Gevolglik het kol. De Lille en sy manskappe op 13 Junie opdrag gekry om uit Simonsbaai na Muizenberg terug te trek. Slegs die garnisoen wat vóór die Britse aankoms daar was, het in die baai agtergebly.<sup>73)</sup>

Die Resident is aangesê om die Britse skepe van vars vleis, groente en vrugte te voorsien, maar hy moes nie toelaat dat

---

72) C.J. de Villiers: Die Britse Vloot aan die Kaap, 1795 - 1803, p. 3; C. 109 Resolusiën, 12.6.1795, pp. 131 - 138; C. 109 Resolusiën, 13.6.1795, pp. 144 - 146; H.F. Nel: Die Britse Verowering van die Kaap in 1795, p. 202.

73) C. 109 Resolusiën, 13.6.1795, pp. 150 - 153, 161 - 164; A.J. Sluysken: Verbaal gehouden by den Commissaris van de Caap de Goede Hoop, pp. 10 - 11; V.C. 75 P.W. Marnitz: Verhaal van de Overgaave van de Kaap de Goede Hoop aan de Engelschen in 1795, p. 53.



gewapende troepe aan wal kom nie. Ongewapende soldate kon slegs in klein groepies aan land gaan, terwyl siek matrose ook toegelaat sou word.<sup>74)</sup>

Op 16 Junie het kapt. Dekker, die gesagvoerder van die Medenblik, die Regering verlof gevra om uit Simonsbaai te seil. Volgens hom was sy teenwoordigheid in dié baai van weinig nut en het die gevaar bestaan dat die Britte op sy skip beslag kon lê. Dié vaartuig is toe verlof gegee om te seil. Elphinstone het in daardie stadium nog op versterkings gewag en aangesien baie van die matrose op die skepe ná die lang vaart siek was, het hy besluit om nie die vertrek van die Hollandse skip teen te gaan nie. Op 21 Junie het die Medenblik gevolglik ongehinderd uit Simonsbaai geseil.<sup>75)</sup>

Intussen het Craig en 'n paar van sy offisiere, met die oog op onderhandelinge met die lede van die Politieke Raad, na die Kaap vertrek. Op 19 Junie het Craig in die Raad die doel van die Britse sending verduidelik. Daarna het hy 'n brief voorgelees wat as't ware daarop neergekom het dat almal trou aan die Britse kroon moes sweer.

---

74) C. 109 Resolusiën, 13.6.1795, pp. 165 - 166; C. 109 Resolusiën, 15.6.1795, pp. 171, 173.

75) W.G. Perrin (ed.): The Keith Papers, I: G.K. Elphinstone - H. Dundas, 17.6.1795, p. 270 - 273; W.G. Perrin (ed.): The Keith Papers, I: G.K. Elphinstone - R. Brooke, p. 274; C. 109 Resolusiën, 22.6.1795, p. 241.

Die toestand aan die Kaap het hierna al meer gespanne geraak. Die Regering het besluit om nie langer voorrade aan die Britte te lewer nie en hul siekes sou ook nie weer aan wal toegelaat word nie. Elphinstone se beswaar dat hy daardeur verplig sou word om dodelik siek soldate aan boord te neem, het op dowe ore geval.<sup>76)</sup>

Elphinstone en Craig het hierop 'n proklamasie uitgereik waarin die Kaapse burgers gevra is om verteenwoordigers te stuur wat in Simonsbaai met die Britte kon onderhandel, maar niemand het opgedaag nie. Die Kaapse Regering was erg ontsteld oor die Britse optrede en het op 24 Junie formele onderhandelinge met die Britte opgeskort.<sup>77)</sup>

Omdat die Kaapse regering gevrees het dat die Britte die drie Hollandse handelskepe in Simonsbaai, die Willemstad en Boetselaar, die Gertruida en Jonge Bonifacius, kon aanval, is hulle op 26 Junie gelas om na Tafelbaai te seil. Elphinstone het die Resident egter in kennis gestel dat die skepe nie toegelaat sou word om te vertrek nie.

---

76) C. 109 Resolusiën, 19.6.1795, pp. 191 - 192, 195; C. 109 Resolusiën, 21.6.1795, p. 223; W.G. Perrin (ed.): The Keith Papers, I: G.K. Elphinstone - A.J. Sluysken, 21.6.1795, p. 283.

77) C. 109 Resolusiën, 24.6.1795, p. 262; C.J. de Villiers: Die Britse Vloot aan die Kaap, 1795 - 1803, p. 4.

Die Kaapse regering was baie ontsteld oor die verbod en het die Resident daarop gewys dat, terwyl die Hollandse vlag in Simonsbaai wapper, hy niemand anders se opdragte moes uitvoer nie.

'n Ruk later het twee Britse oorlogskepe Simonsbaai skielik verlaat. Die Regering het vermoed dat dit 'n set was om die Hollandse skepe op die oop see aan te val en het veiligheids-halwe besluit dat die skepe in die baai moes bly.<sup>78)</sup>

Die plofbare toestand is vererger met die aankoms van twee Amerikaanse vaartuie op 28 Junie in Simonsbaai. Een van dié skepe, die Columbia, het amptelike stukke aan boord gehad wat uit Amsterdam aan Sluysken gestuur is. Die Britte het die twee skepe gevisenteer en op die amptelike dokumente beslag gelê. Later is sommige van die oopgemaakte stukke aan Sluysken besorg.

'n Dag later het die Politieke Raad 'n belangrike vergadering gehou waarop die militêre situasie in Simonsbaai indringend bespreek is. Die Raad het tot die gevolgtrekking gekom dat die battery Boetselaar van weinig nut sal wees teen die

---

78) C. 109 Resolusiën, 26.6.1795, pp. 271 - 273; C. 109 Resolusiën, 28.6.1795, pp. 305 - 310; W.G. Perrin (ed.): The Keith Papers, I: G.K. Elphinstone - H. Dundas, 3.7.1795, pp. 313 - 318.

vyand se vuurvermoë en dat dit die beste sou wees om dié battery buite werking te stel. Die battery Zoutman, hoewel ook nie baie doeltreffend nie, sou egter behou word.

Op dié vergadering is ook besin oor die vraag of die Hollanders Simonsbaai moes ontruim al dan nie. Sluysken, Rhenius, Gordon en Van Ryneveld was van oordeel dat dit nie wenslik was om Simonsbaai in daardie stadium te ontruim nie. As dit gedoen word, kon die Britte baie maklik aan wal kom en hulle ongehinderd vir 'n aanval op die Kaap voorberei. Sommige raadslede het geredeneer dat as die baai nie ontruim word nie, die Britte maklik die Hollandse troepe in dié baai van die Kaap kon afsny. Ná 'n uitgerekte bespreking is oor die saak gestem. Die meerderheid van die raadslede was ten gunste daarvan dat Simonsbaai voorlopig nie ontruim word nie.

Ná die vergadering het Brand opdrag gekry om die battery Boetselaar buite werking te stel, maar die Zoutman slag gereed te hou. By laasgenoemde battery moes slegs die nodigste manskappe behou word. As hierdie manskappe verplig word om terug te val, moes ook dié battery geklink word.

Voorts moes die Resident toesien dat die voorrade meel, rys, spek, wyn en brandewyn in Simonsbaai vernietig word. Inwoners van die baai moes net genoeg voorrade vir daaglikse gebruik hou. Die Resident en sy adjunk moes in Simonsbaai aanbly om

die Regering op die hoogte te hou van verwickelinge.<sup>79)</sup>

Op 2 Julie het Brand berig dat van die Britse skepe in gevegsposisies teenoor die battery Zoutman stelling ingeneem het. Die Resident het vermoed dat die Britse skepe tot die aanval wou oorgaan.

Die Politieke Raad is dringend byeengeroep om die jongste krisis te bespreek. Die Raad is van advies bedien deur Gordon en sy militêre raadgewers, wat daarop gewys het dat as vyandelikhede in daardie stadium in Simonsbaai sou uitbreek, dit 'n baie ongelyke stryd sou afgee. Die battery Zoutman se kanonne was, volgens hulle, glad nie bestand teen die swaargeskut van die skepe nie. Om onnodige bloedvergieting te voorkom en te verhoed dat die manskappe by die pos gevange geneem word, het die Raad besluit dat die kanonne by die oorblywende battery geklink moes word en die troepe na Muizenberg moes terugtrek.

Brand moes sorg dat dié opdrag behoorlik uitgevoer word. Die inwoners wat nog dár was, moes die baai verlaat en geen perde, osse of trekvee moes agtergelaat word nie. Oorblywende voorrade moes in die see gegooi word. Ná die ontruiming van

---

79) C. 109 Resolusiën, 29.6.1795, pp. 319 - 324.

die pos het slegs die adjunk-resident en 'n paar slawe daar oorgebly.<sup>80)</sup>

Die strategiese pos Simonsbaai is dus sonder slag of stoot as't ware op 'n skinkbord vir die Britte aangebied. Dit is 'n ironiese feit dat die fortifikasiewerke van dié baai, waarvoor verskeie goewerneurs hulle oor die jare beywer het, nooit aan sy grootste toets onderwerp is nie.

Oor die hipotese dat Simonsbaai te vroeg ontruim is, sal uit die aard van die saak, moeilik uitsluitel gegee kan word. Die gevolgtrekkings van kontemporêre skrywers, wat met die plaaslike omstandighede bekend was, is in dié verband van groot belang. Neethling was van mening dat die onttrekking van die Hollandse troepe ontydig was en dat dit die weg vir 'n maklike Britse besetting geopen het.<sup>81)</sup> Campagne weer, was van oordeel dat dit onnodig was om al die voorrade in die baai te vernietig of in die see te gooi. Volgens hom was daar genoeg tyd om die voorrade met waens na die Kaap te vervoer.<sup>82)</sup>

Oor die hipotese dat Simonsbaai te vroeg ontruim is, sal uit

---

80) C. 109 Resolusiën, 2.7.1795, pp. 376 - 378.

81) C.L. Neethling: Onderzoek van't Verbaal van A.J. Sluysken, p. 20.

82) V.C. 76 H.D. Campagne: Memorie en Bijzonderheden wegens overgave der Kaap de Goede Hoop, 1795, p. 21.

die aard van die saak moeilik uitsluitel gegee kan word. Daar kan net bespiegel word oor watter wending die besetting sou geneem het indien die Hollanders effektiewe weerstand gebied het. In die lig van die bestaande feite bly die oorhaastige evakuasie van die baai egter 'n vreemde en onverdedigbare besluit.

Op 3 Julie is gewapende Britse soldate aan wal gestuur. Hulle het die batterye verlate gevind en gerapporteer dat al die kanonne geklink was. Die Adjunk-resident het hulle gevra om die baai te verlaat, maar hy kon weinig doen om sy gesag te handhaaf.

Die onbewaakte geboue was 'n maklike skyf vir die vreemde soldate. Op 6 Julie het die Adjunk aan die Regering geskryf dat by die pakhuis ingebreek is en wyn gesteel is. 'n Gerug dat die Hollanders gif by die drank gegooi het, het die voornemende plunderaars skynbaar min geskeel.

Die Kaapse regering het Elphinstone se troepe vir die inbrake geblameer, maar hy het skuld ontken en die skuld op die Amerikaanse, Deense en Hollandse matrose geplaas. Ten einde raad het die owerheid 'n korporaal en ses manskappe na Simonsbaai gestuur om die regeringsgeboue te bewaak.<sup>83)</sup>

---

83) C. 109 Resolusiën, 4.7.1795, pp. 387 - 388; W.G. Perrin (ed.): The Keith Papers, I, Journal, 3.7.1795, p. 313; W.G. Perrin (ed.): The Keith Papers, I: G.K. Elphinstone - J.H. Brand, 6.7.1795, p. 323; J. Penny: The Life and Adventures of Joshua Penny, p. 13; C. 109 Resolusiën, 7.7.1795, pp. 399 - 400, 404.

Op 12 Julie is 200 gewapende Britse soldate aan wal gebring, wat ontplooi is sodat die Kaap van Simonsbaai afgesny is. Elphinstone het daarna gewaarsku dat as die Hollanders troepe na die baai sou stuur, hulle met geweld teengestaan sou word.

In die lig van die voorafgaande verwikkelinge is die voortgesette teenwoordigheid van die Adjunk-resident in Simonsbaai deur die Politieke Raad in herooring geneem. Rhenius was van oordeel dat die Adjunk nog moes aanbly, aangesien daar nog voorrade in die pakhuis was wat die vyand kon konfiskeer. Gordon het dieselfde mening gehuldig, maar Sluysken en van die ander raadslede was van oordeel dat dit nodeloos sou wees om die Adjunk langer daar te hou. Christoffel Brand, wat ook dié vergadering bygewoon het, het gesê dat sy seun reeds verskeie dreigemente ontvang het en magteloos was om te verhoed dat die pakhuis met geweld oorrompel word.

Die Raad het hierop besluit dat die Adjunk onttrek moes word. Brand het na die Kaap vertrek en op 12 Julie is die verbintenis met Simonsbaai finaal verbreek.<sup>84)</sup> Kort hierna het die Britte die Hollandse vlag gestryk en die Britse vlag in Simonsbaai gehys.<sup>85)</sup>

---

84) C. 109 Resolutiën, 12.7.1795, pp. 438 - 447.

85) V.C. 76 H.D. Campagne: Memorie en Bijzonderheden wegens Overgave der Kaap de Goede Hoop, 1795, p. 21.



Die Britse magte het dadelik op die Willemstad en Boetse-  
laar, die Jonge Bonifacius en die Gertruida beslag gelê en  
met die ontskeping van die troepe begin.<sup>86)</sup> Op 14 Julie  
is 450 soldate van 78-regiment aan wal gebring en enkele  
dae later is hulle deur 350 seesoldate gevolg. Kort hierna  
is twee bataljons, bestaande uit 1 000 manskappe, ontskeep.  
Die Resident se huis is as hoofkwartier ingerig.<sup>87)</sup>

Die weduwees Auret en Aspelings was die enigste inwoners  
wat die Britte in die verlate dorp aangetref het. Min kos  
was beskikbaar en die Britse soldate moes van rantsoene lewe.  
Groente uit Simonsbaai se tuine het die rantsoene aangevul.<sup>88)</sup>

Aangesien h' tekort aan tente en kookgerei ondervind is, moes  
van die Britse soldate op skepe in die baai geakkommodeer  
word. Die troepe aan wal is elke dag gedril en deeglik voor-  
berei vir die aanval op die Kaapse verdedigingsmag wat  
intussen by Muizenberg saamgetrek het. Een keer per week het  
die troepe voor die hospitaal aangetree en het Elphinstone en

86) C. 109 Resolusiën, 10.7.1795, pp. 428 - 431.

87) W.G. Perrin (ed.): The Keith Papers, I, p. 221; G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 328; C.J. de Villiers: Die Britse Vloot aan die Kaap, 1795 - 1803, p. 6.

88) R. Innes: The Life of Roderick Innes, p. 25; C. 109 Resolusiën, 9.7.1795, pp. 409, 412; V.C. 76 H.D. Campagne: Memorie en Bijzonderheden wegens Overgave der Kaap de Goede Hoop, 1795, p. 22.

Craig die parade geïnspekteer.<sup>89)</sup> Bedags het van die Britse skepe naby Muizenberg lodings geneem, terwyl vyftig tot honderd soldate op 'n keer in Valsbaai visgevang het om die rantsoene aan te vul.<sup>90)</sup>

Ten einde meer te wete te kom van die vyand se bedrywighede in Simonsbaai, het Sluysken op 2 Augustus 'n adjudant en vyf burgers uitgestuur om verkenningswerk te doen. In die berg agter Simonsbaai is hulle egter deur Britse wagte verras en moes hulle op die vlug slaan. 'n Dag later het 'n burgeroffisier, Jacobus van Reenen, en 'n aantal pandoere in die omgewing van Simonsbaai op 'n Britse patrollie geskiet en een wag gewond. Dié voorval is deur Craig beskou as die begin van openlike vyandelikhede.<sup>91)</sup>

Die Britse aanval op die Kaapse verdedigingsmag by Muizenberg is vir 3 Augustus beplan, maar gure weer het die vertrek van die Britse skepe verhinder. Eers op 7 Augustus kon met die aanvalsplan voortgegaan word. Die Echo, America, Rattlesnake

89) J. Penny: The Life and Adventures of Joshua Penny, pp. 14 - 15.

90) C.L. Neethling: Onderzoek van't Verbaal van A.J. Sluysken, p. 47; V.C. 75 P.W. Marnitz: Verhaal van de Overgaave van de Kaap de Goede Hoop aan de Engelschen in 1795, p. 105.

91) V.C. 75 P.W. Marnitz: Verhaal van de Overgaave van de Kaap de Goede Hoop aan de Engelschen in 1795, p. 118; G.M. Theal: History of South Africa, IV, p. 329; H.F. Nel: Die Britse Verowering van die Kaap in 1795, p. 225.

en Stately het omstreeks 12h00 uit Simonsbaai vertrek om die Hollandse troepe by Muizenberg te bestook, terwyl Craig met 'n troepemag van tussen 1500 - 1800 man oorland opgeruk het.<sup>92)</sup>

Die verhaal van die Hollanders se halfhartige verdediging van Muizenberg en Craig se besetting van hierdie strategiese stelling is goed bekend. Die Britse skeepskanonne het die verdedigers sowat haderhalf uur bestook, terwyl die Hollanders van die wal af die vuur beantwoord het. Geen ernstige ongevalle is gely nie. 'n Skoot wat die America getref het, het twee seemanne gedood en vier gewond. Op die Stately het een matroos gesneuwel.

Voordat Craig en sy marsjerende kolonne Muizenberg bereik het, het lt.-kol. De Lille, wat daar in bevel was van 200 infanteriste, 120 artilleriste, 200 berede burger troepe en 150 pandoers, halsoorkop die aftog geblaas sonder dat 'n skoot geskiet is. Hy het later aangevoer dat 'n gerug onder sy troepe versprei is dat die vyand 'n groot getal soorwig het.

Craig het hom hierna by Muizenberg ingegrawe en daar op versterkings gewag alvorens hy na die Kaap opruk. Die

---

92) W.G. Perrin (ed.): The Keith Papers, I: Journal, 3.8.1795, p. 343; 7.8.1795, p. 344; C.L. Neethling: Onderzoek van't Verbaal van A.J. Sluysken, p. 51; C.J. de Villiers: Die Britse Vloot aan die Kaap, 1795 - 1803, p. 7.

Engelse skepe het na Simonsbaai teruggekeer.<sup>93)</sup>

Eers op 3 September het genl.-maj. Alured Clarke en sy lank verwagte troepemag van sowat 3 000 soldate met veertien skepe in Simonsbaai aangekom. Die skepe was die Northumberland, Exeter, Worcester, Osterley, Kent, Brunswick, Bombay Castle, Earl Cornwallis, Earl Howe, Deptford, General Coote, Warren Hastings, Prince William Henry en Prince of Wales. Die troepe is so gou moontlik aan wal gebring en na Muizenberg gestuur, waar hulle by Craig se mag aangesluit het.<sup>94)</sup>

Op 13 September het die America, Rattlesnake, Bombay Castle en Echo na Tafelbaai geseil om van die see af 'n aanval te loods. 'n Dag later het Clarke en Craig met 'n gesamentlike mag van sowat 4 000 troepe van Muizenberg af na die Kaap opgeruk. Geringe teenstand is by Wynberg ondervind, maar daarná kon die troepe ongehinderd na die Kaap marsjeer.

Die aand van 14 September is die Politieke Raad byeengeroep

93) W.G. Perrin (ed.): The Keith Papers, I, pp. 221 - 222; V.C. 75 P.W. Marnitz: Verhaal van de Overgaave van de Kaap de Goede Hoop aan de Engelschen in 1795, pp. 72, 75, 132, 139, 158; H.F. Nel: Die Britse Verowering van die Kaap in 1795, pp. 226 - 227.

94) V.C. 75 P.W. Marnitz: Verhaal van de Overgaave van de Kaap de Goede Hoop aan de Engelschen in 1795, p. 188; V.C. 76 H.D. Campagne: Memorie en Bijzonderheden wegens Overgave der Kaap de Goede Hoop, 1795, p. 101; H.F. Nel: Die Britse Verowering van die Kaap in 1795, p. 250.

om die toestand te bespreek. Die Raad het besluit dat die oormag te groot is en die Britse bevelvoerders om 'n skietstilstand gevra.

Onderhandelinge is aangeknoop wat die ondertekening van die Akte van Oorgawe op 16 September tot gevolg gehad het.<sup>95)</sup> Ingevolge dié ooreenkoms is die Kaap, ná 143 jaar van Nederlandse bestuur, aan Brittanje oorgegee. Simonsbaai, wat 'n sleutelrol in die verowering van die Kaap gespeel het, is nie in die voorwaardes vir die oorgawe gemeld nie.

Hiermee is die N.O.I.K. se administrasie van Simonsbaai amptelik beëindig. Dié baai, wat jare lank deur die regeerders aan die Kaap misken is, het dus uiteindelik 'n deurslaggewende rol gespeel met die Britse besetting van die Kaap.

In retrospektief gesien is dit duidelik dat die militêr-strategiese waarde van Simonsbaai tydens die bewindstyd van die N.O.I.K. aan die Kaap nie alleen onderbenut is nie, maar ook grootliks onderskat is. Nietemin moet die Here XVII en die goewerneurs wat hulle aan die Kaap aangestel het, erkenning kry dat hulle die grondslag gelê het vir die ontwikkeling en uitbouing van 'n hawe wat vandag beskou word as die beste militêre basis in die Suidelike Halfrond.

---

95) C. 109 Resolusiën, 14.9.1795, pp. 521, 523; C. 109 Resolusiën, 15.9.1795, p. 527; C.J. Barnard: Robert Jacob Gordon se Loopbaan aan die Kaap, pp. 423 - 426; H.F. Nel: Die Britse Verowering van die Kaap in 1795, pp. 252, 260.

BYLAEGELDESTELSELS AAN DIE KAAP TYDENS DIE 17DE EN DIE 18DE EEU

	<i>Hollandse geld</i> Waarde in stuiwers	<i>Engelse geld</i> Waarde in ponde, sjic- lings en pennies	<i>Suid-Afri- kaanse geld</i> Waarde in rand en sent
stuiwer	1	1d	$\frac{1}{4}$ c
dubbeltjie („dubbelde” stuiwer)	2	2d	$1\frac{1}{2}$ c
$1\frac{1}{2}$ dubbeltjie	3	3d	$2\frac{1}{2}$ c
skelling	6	6d	5c
2 skelling	12	1s	10c
Kaapse gulden (f)	16	1s 4d	$13\frac{1}{4}$ c
Hollandse gulden	20	1s 8d	$16\frac{2}{3}$ c
Kaapse riksdalder (rd)	48	4s	40c
Silwer ducaton	72	6s	60c
—	120	10s	1R
—	240	£1	2R

---

C.F.J. Muller (red.): Vyfhonderd Jaar Suid-Afrikaanse  
Geskiedenis, p. 456.

BRONNEI. LITERATUUR

AMYOT, D.L.: A Bibliography. Background Material for the Tercentenary of the landing of Jan van Riebeeck. Cape Town, 1950.

ARNDT, E.H.D.: Banking and Currency Development in South Africa, 1652 - 1927. Cape Town, 1928.

AXELSON, E.: South-East Africa, 1488 - 1530. London, 1940.

AXELSON, E.: Portugese in South-East Africa, 1600 - 1700. Johannesburg, 1960.

AXELSON, E.: South African Explorers. Cape Town, 1954.

BARNARD, C.J.: Robert Jacob Gordon se Loopbaan aan die Kaap. Kaapstad, 1950 (Argiefjaarboek vir Suid-Afrikaanse Geskiedenis, 1950, I).

BEYERS, C.: Die Kaapse Patriotte, 1779 - 1791. Kaapstad, 1929.

BÖESEKEN, A.J.: Die Nederlandse Kommissarisse en die 18de Eeuse Samelewing aan die Kaap. Kaapstad, 1945 (Argiefjaarboek vir Suid-Afrikaanse Geskiedenis, 1944).

BÖESEKEN, A.J.: Simon van der Stel en sy Kinders. Kaapstad, 1964.

BOTHA, C.G.: Collected Works. Three volumes. Cape Town, 1962.

BOXER, C.R.: The Dutch Seaborne Empire, 1600 - 1800. London, 1965.

BROCK, B.B. and BROCK, B.G. (eds.): Historical Simon's Town. Cape Town, 1976.

BURMAN, J.: Great Shipwrecks off the Coast of Southern Africa. Cape Town, 1967.

BURMAN, J.: The False Bay Story. Cape Town, 1977.

COETZEE, J.A.: Die Betekenis van Kaapstad as Hawe (Ongepubliseerde D. Phil - proefskrif, Universiteit van Stellenbosch, 1961).

CORY, G.E.: The Rise of South Africa, I. London, 1910.

DA MOTA, A.T.: Bartholomeu Dias, Discoverer of Cape of Good Hope. Lisbon, 1955.

DE KOCK, W.J.: Portugese Ontdekkers om die Kaap. Die Europese Aanraking met Suidelike Afrika, 1415 - 1600. Kaapstad, 1957.



DE VILLIERS, C.C. en PAMA, C.: Geslagregisters van die Ou Kaapse Families. Kaapstad, 1966.

DE VILLIERS, C.J.: Die Britse Vloot aan die Kaap, 1795 - 1803. Johannesburg, 1969 (Argiefjaarboek vir Suid-Afrikaanse Geskiedenis, 1969, I).

DE WET, G.C.: Die Vry Bevolking in die Kaapse Nedersetting, 1657 - 1707 (Ongepubliseerde D. Phil-proefskrif, Universiteit van Stellenbosch, 1978).

DU PLESSIS, A.J.: Die Geskiedenis van ons Graankultuur in Suid-Afrika tydens die Eerste Eeu, 1652 - 1795. Kaapstad, 1933 (Annale van die Universiteit van Stellenbosch, September 1933).

FAIRBRIDGE, D.: Historic Houses of South Africa, Cape Town, 1922.

GILIOMEE, H.B.: Die Kaap tydens die Eerste Britse Bewind, 1795 - 1803 (Ongepubliseerde D. Phil-proefskrif, Universiteit van Stellenbosch, 1972).

GODEF-MOLSBERGEN, E.C.: Geschiedenis van Zuid-Afrika. Londen, 1910.

GOSSE, P.: The History of Piracy. Second edition. London, 1954.

GROBBELAAR, J.J.J.: Die Retoervloot aan die Cabo. Kaapstad, 1950.

HART, H.: Sea Road to the Indies. London, 1952.

HOGGE, J.: Privaatskoolmeesters aan die Kaap in die 17de en 18de Eeu. Twee dele (Annale van die Universiteit van Stellenbosch, Julie, 1934, Junie 1937).

JAYNE, K.G.: Vasco da Gama and his Successors, 1460 - 1580. London, 1910.

JONES, S.M.: A Bibliography of Personal Accounts of Visitors to Simonstown, 1770 - 1899. Cape Town, 1964.

JOOSTE, G.J.: Die Geskiedenis van Wynbou en Wynhandel in die Kaapkolonie, 1753 - 1795 (Ongepubliseerde M.A.-skripsie, Universiteit van Stellenbosch, 1973).

KRAUSE, G.J.: Drankpagte gedurende die Eerste Honderd Jaar van die Bewind van die N.O.I.K. aan die Kaap (Ongepubliseerde M.A.-skripsie, Universiteit van Oranje-Vrystaat, 1955).

LE ROUX, G.A.: Europese Oorloë en die Kaap, 1652 - 1795 (Ongepubliseerde M.A.-skripsie, Universiteit van Stellenbosch, 1941).

LE ROUX, J.S.: Die Sending van die Kommissaris-Generaal Nederburgh en Frijkenius en Toestande in die Volksplanting aan die Kaap tydens die Verval van die Nederlands-Oos-Indiese Kompanjie (Ongepubliseerde M.A.-skripsie, Universiteit van Stellenbosch, 1932).

LOUW, P.K.: Landbou en Veeteelt in die Kaapkolonie, 1795 - 1806 (Ongepubliseerde M.A.-skripsie, Universiteit van Stellenbosch, 1948).

MACKENZIE, N.H.: South African Travel Literature in the 17th Century. Cape Town, 1955 (Archives Year Book for South African History, 1955, II).

MAHAN, A.T.: The Influence of Sea upon History, 1660 - 1783, London, 1890.

MANCE, O.: International Sea Transport. London, 1945.

MARAIS, J.S.: The Cape Coloured People, 1652 - 1937. Johannesburg, 1957.

MARAIS, M.M.: Armsorg aan die Kaap onder die Kompanjie, 1652 - 1795. Kaapstad, 1945 (Argiefjaarboek vir Suid-Afrikaanse Geskiedenis, 1943).

MARY, L.: A History of Naval Tactics, 1530 - 1930. Annapolis, 1942.

MILO, T.H.: De Geheime Onderhandelingen tussen de Bataafsche en Franse Republieken van 1795 tot 1797. Den Helder, 1942.

MORGAN, F.W.: Ports and Harbours. Second edition. London, 1961.

MORITZ, E.: Die Deutschen am Kap unter der Hóllandischen Herrschaft, 1652 - 1806. Weimar, 1938.

MOSSOP, E.E.: Old Cape Highways. Cape Town, n.d.

MULLER, C.F.J. en VAN WIJK, T.: A Select Bibliography of South African History. Pretoria, 1966.

MULLER, C.F.J.: Die Geskiedenis van die Vissery aan die Kaap tot aan die Middel van die 18de Eeu. Kaapstad, 1943 (Argiefjaarboek vir Suid-Afrikaanse Geskiedenis, 1942, I).

MURRAY, M.: Ships and South Africa. London, 1933.

NEL, H.F.: Die Britse Verowering van die Kaap in 1795. Pretoria, 1977 (Argiefjaarboek vir Suid-Afrikaanse Geskiedenis, 1972, II).

PAPPE, L.: Synopsis of the Edible Fishes at the Cape of Good Hope. Cape Town, 1853.

PETTMAN, C.: South African Place Names. Queenstown, 1931.

PRESTAGE, E.: The Portugese Pioneers. London, 1933.

RAS, A.C.: Die Kasteel en Ander Vroeë Kaapse Vestigingwerke, 1652 - 1713. Kaapstad, 1959.

- RAVEN-HART, R.: Before Van Riebeeck. Cape Town, 1967.
- RAVEN-HART, R.: Cape of Good Hope, 1652 - 1702. The First Fifty Years of Dutch Colonisation as seen by Callers. Two volumes. Cape Town, 1971.
- ROUX, A.P.: Geskiedenis van Saldanhabaai; St. Helenabaai en Dasseneiland, 1652 - 1806 (Ongepubliseerde M.A.-skripsie, Universiteit van Stellenbosch, 1975).
- ROUX, P.E.: Die Verdedigingstelsel aan die Kaap onder die Hollands - Oos-Indiese Kompanjie, 1652 - 1795. Stellenbosch, 1925.
- SCHMIDT, K.L.M.: A Bibliography of Personal Accounts of the Cape of Good Hope in printed Books, 1715 - 1850. Cape Town, 1955.
- SCHREUDER, J.H.D.: Die Geskiedenis van ons Graanbou, 1752 - 1795 (Ongepubliseerde M.A.-skripsie, Universiteit van Stellenbosch, 1948).
- STRANGMAN, E.: Early French Callers at the Cape. Cape Town, 1936.
- THEAL, G.M.: Catalogue of Books and Pamphlets relating to Africa South of the Zambezi. Cape Town, 1912.
- THEAL, G.M.: Chronicles of Cape Commanders. Cape Town, 1882.

THEAL, G.M.: History of South Africa, I - IV (Reproduced Facsimile from the "Star" edition). Cape Town, 1964.

THEAL, G.M.: Willem Adriaan van der Stel and other Historical Sketches. Cape Town, 1913.

THOM, H.B.: Die Geskiedenis van die Skaapboerdery in Suid-Afrika. Amsterdam, 1936.

THOMPSON, W.W.: The Sea Fisheries of the Cape Colony from Van Riebeeck's Days to the Eve of Union. Cape Town, 1913.

VAN DER MERWE, P.J.: Die Trekboer in die Geskiedenis van die Kaapkolonie, 1657 - 1842. Kaapstad, 1938.

VAN DER WALT, A.J.H.; WIID, J.A. en GEYER, A.L. (reds.): Geskiedenis van Suid-Afrika. Twee dele. Kaapstad, 1951.

VAN RENSBURG, J.I.J.: Die Geskiedenis van die Wingerdkultuur in Suid-Afrika tydens die Eerste Eeu, 1652 - 1752. Elsie'srivier, 1954 (Argiefjaarboek vir Suid-Afrikaanse Geskiedenis, 1954, II).

VAN ZYL, D.J.: Kaapse Wyn en Brandewyn, 1795 - 1860. Kaapstad, 1975.

WALKER, E.A.: A History of Southern Africa. Third edition. London, 1957.

WELCH, S.R.: South Africa under King Sebastian and the Cardinal, 1557 - 1580. Cape Town, 1949.

WELCH, S.R.: South Africa under King Manuel, 1495 - 1521. Cape Town, 1946.

WELCH, S.R.: Portugese and Dutch in South Africa, 1641 - 1806. Cape Town, 1951.

WRIGHT, N.: The History of Admiralty House, Simonstown. Simonstown, 1927.

## II. LETTERKUNDIGE BRONNE

AFRICANICUS, LEO: The History and Description of Africa. Three volumes. London, 1896 (Hakluyt Society, Nos. 92 - 94).

ASTLEY, T. (ed.): A New General Collection of Voyages and Travels. Four volumes. London, 1744 - 1747.

BARCHEWITZ, E.C.: Allerneueste und Wahrhaffte Ost-Indianische Reise - Beschreibung. Themnitz, 1730.

BARRINGTON, G.: An Account of a Voyage to New South Wales. London, 1810.

BEAZLEY, C.R. (ed.): Voyages and Travels mainly during the Sixteenth and Seventeenth Centuries. Two volumes: Westminster, 1903.

BEECKMAN, D.: A Voyage to and from the Island of Borneo, in the East Indies. London, 1718.

BLIGH, W.: A Voyage to the South Sea. London, 1772.

BONTEKOE, W.I.: Journalen van de Gedenckwaerdige Reijzen van Willem Ijsbrantsz. Bontekoe, 1618 - 1625. 's-Gravenhage, 1952 (De Linschoten-vereeniging, nr. 54).

BRINK, C.F.: Nieuwste en Beknopte Beschryving van de Kaap der Goede Hope. Amsterdam, 1778.

BURCHELL, W.J.: Travels in the Interior of Southern Africa. Two volumes. London, 1822, 1824.

BURN, A.: Memoirs of the Life of the late Major-General Andrew Burn. Two volumes. London, 1815.

COMMELIN, I. (red.): Begin ende Voortgangh van de Vereenighde Nederlantsche Geostroyeerde Oost-Indische Compagnie. Twee dele. Amsterdam, 1645, 1646.

COOK, J and KING, J.: A Voyage to the Pacific Ocean. Three volumes. London, 1784.



CORDINER, J.: A Voyage to India. London, 1820.

CORREA, G. (ed.): The Three Voyages of Vasco da Gama. London, 1869 (Hakluyt Society, first series, No. 42).

COWLEY, A.: Cowley's Voyage round the Globe. London, 1699.

DAMPIER, W.: A New Voyage round the World. Three volumes. London, 1697, 1699, 1709.

DAPPER, O.: Naukeurige Beschrijvinge der Afrikaensche Gewesten. Amsterdam, 1668.

DARYMPLE, A.: A Collection of Plans of Ports in the East Indies. Second edition. London, 1782.

DE BARROS, J.: De Alder Eerste Scheepstogten der Portugysen. Leyden, ongedateer.

DE BARROS, J.: Roemrugte Scheepstogt van Francisco d' Almeida na Oost-Indien, 1505. Leyden, 1706.

DE BUCQUOI, J.: De Waterwêreld beschouwd en de Besonderheden langs de Kusten aangewezen, ten nutte der Koopvaardye en Zeevaart. Haarlem, 1752.

DE GRAAFF, N.: Reisen gedaan naar alle Gewesten des Wêrelds, 1639 - 1687. 's-Gravenhage, 1930 (De Linschoten-vereeniging, nr. 33).

DE JONG, C.: Reizen naar de Kaap de Goede Hoop, Ierland en Noorwegen, 1791 - 1797. Drie dele. Haarlem, 1802.

DE SAINT - PIERRE, J.H.B.: A Voyage to the Isle of France, the Isle of Bourbon and the Cape of Good Hope. London, 1775.

DE VRIES, D.P.: Korte Historiae ende Journaels Aenteyckeninge. 's-Gravenhage, 1911 (De Linschoten-vereeniging, nr.111).

DOWNTON, N.: Voyage to the East Indies, 1614 - 1615. London. 1939 (Hakluyt Society, second series, No. 82).

DRAKE, F.: The World Encompassed by Sir Francis Drake. London, 1854 (Hakluyt Society, No. 16).

FLORIS, P.: Voyages to the East Indies in the Globe, 1611 - 1615. London, 1934 (Hakluyt Society, second series, No. 74).

FORSTER, G.: A Voyage round the World in His Britanic Majesty's Sloop, Resolution, commanded by capt. James Cook, 1772 - 1775. Two volumes. London, 1777.

FRANSHAM, J.: The World in Miniature. Two volumes. Second edition. London, 1741.

FRYCK, C. and SCHEWITZER, C.: A Relation of two several Voyages made into the East Indies. London, 1700.

FRYER, J.: A New Account of East India and Persia. Three volumes. London, 1909, 1912 and 1915 (Hakluyt Society, second series, Nos. 19, 20, 39).

GODEÉ-MOLSBERGEN, E.C. (red.): Reizen in Zuid-Afrika in de Hollandse Tijd. Vier dele. 's-Gravenhage, 1916 - 1932 (De Linschoten-vereeniging, nrs. 11, 12, 20, 36).

HAAFNER, J.: Lotgevallen en Vroegere Zeereizen van Jacob Haafner. Amsterdam, 1820.

HAKLUYT, R. (ed.): The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation. Twelve volumes. Glasgow, 1903 - 1905.

HARRIOTT, J.: Struggles through life, exemplified in the various Travels and Adventures in Europe, Asia, Africa and America. Two volumes. London, 1808.

HERBERT, T.: Some years Travels into divers Parts of Africa and Asia the Great. Third edition. London, 1677.

HEYDT, J.W.: Allerneuester Geographisch- und Topographischer Schauplatz von Afrika und Ost-Indien. Wilhelmsdorff, 1744.

HICKEY, W.: Memoirs of William Hickey. Two volumes. Ninth edition. Cape Town, 1948.

HONDIUS, J.: Klare Besgryving van Cabo de Bona Esperanca. Kaapstad, 1952.

HOP, H.: Nieuwste en Beknopte Beschrijving van de Kaap der Goede Hope. Amsterdam, 1778.

HULSIUS, L.: Kurtze Warhafftige Bschreibung der Newen Reyse oder Schiffart. Nürnberg, 1599.

HUYERS, A.: Beknopte Beschryving der Oost Indische Etablisementen. Utrecht, 1789.

INNES, R.: The Life of Roderick Innes. Stonehaven, 1844.

JAMES, S.: A Narrative of a Voyage to Arabia, India. London, 1797.

JOURDAIN, J.: Journal, 1608 - 1617. London, 1905 (Hakluyt Society, second series, No. 16).

KEUNING, J. (red.): De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598 - 1600. Vyf dele. 's-Gravenhage, 1938 - 1949 (De Linschoten-vereeniging, nrs. 42, 44, 46, 48, 50).

KINDERSLEY, N.E.: Letters from the Island of Teneriffe, Brazil, the Cape of Good Hope and the East Indies. London, 1777.

KOLBE, P.: Naaukeurige en Uitvoerige Beschrijving van de Kaap de Goede Hoop. Twee dele. Amsterdam, 1727.

LANCASTER, J.: Voyages to Brazil and the East Indies. London, 1876 , 1940 (Hakluyt Society, first series, No. 56, second series, No. 85).

LEGUAT, F.: A New Voyage to the East Indies. London, 1708.

LE MAIRE, J. en SCHOUTEN, W.C.: De Ontdekkingsreis van Jacob le Maire en Willem Cornelisz. Schouten, 1615 - 1617. 's-Gravenhage, 1945. Twee dele (De Linschoten-vereeniging, nr. 49).

LE VAILLANT, F.: Reize in de Binnenlanden van Afrika, langs de Kaap de Goede Hoop, 1780 - 1785. Vyf dele. Amsterdam, 1791 - 1798.

LOCKYER, C.: An Account of the Trade in India. London, 1711.

MACINTOSH, W.: Travels in Europe, Asia and Africa. Two volumes. London, 1782.

MAVOR, W.: Historical Account of the most Celebrated Voyages, Travels and Discoveries, from the time of Columbus to the present Period. London, 1797.

MENTZEL, O.F.: Life at the Cape in mid-eighteenth Century. Cape Town, 1920 (Van Riebeeck Society, No. 2).

MENTZEL, O.F.: A Geographical and Topographical Description of the Cape of Good Hope. Three volumes. Cape Town, 1921 - 1944 (Van Riebeeck Society, Nos. 4, 6, 25).

MIDDLETON, H.: Voyage to Bantam and the Maluco Islands. London, 1855 (Hakluyt Society, first series, No. 19).

MOLLEMA, J.C. (red.): De Eerste Schipvaart der Hollanders naar Oost-Indië, 1595 - 1597. 's-Gravenhage, 1935.

NEETHLING, C.L.: Onderzoek van't Verbaal van A.J. Sluysken. Plek onvermeld, 1797.

NIEUHOFF, J. (red.): Gedenkwaardige Brasiliaanse Zee- en Landreize. Amsterdam, 1682.

OSORIUS, J.: Leven en Bedryf van Koning Emanuel van Portugael. Twee dele. Rotterdam, 1663.

PARKER, M.A.: A Voyage round the World in the Gorgon Man of War. London, 1795.

PASLEY, T. (ed.): Private Sea Journals, 1778 - 1782. London, 1931.

PAULINUS, S.B.: A Voyage to the East Indies. London, 1800.

PENNY, J.: The Life and Adventures of Joshua Penny. New York, 1815.

PERCIVAL, R.: Account of the Cape of Good Hope. London, 1804.

PERESTRELO, M.M.: Roteiro of the South and South-East Africa from the Cape of Good Hope to Cape Corrientes. Lisbon, 1939.

PEYTON, W.: Tweede Reijs na Oost-Indien. Leiden, 1707.

PINKERTON, J.: A General Collection of the Best and most interesting Voyages and Travels in all Parts of the World, I, VIII, XVI. London, 1814.

PURCHAS, S.: Pilgrimes. Four volumes. London, 1625; Glasgow, 1905.

PYRARD, F.: Voyage to the East Indies, the Maldives, the Moluccas and Brazil. Two volumes. London, 1887, 1888, 1890 (Hakluyt Society, first series, Nos. 76, 77, 80).

RAVENSTEIN, E.G. (ed.): A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama, 1497 - 1499. London, 1898 (Hakluyt Society, first series, No. 99).

ROE, T.: The Embassy of Sir Thomas Roe to the Court of the Great Mogul, 1615 - 1619. Two volumes. London, 1898 (Hakluyt Society, second series, Nos. 1, 2).

ROGERS, W.: A Cruising Voyage round the World. London, 1712.

ROUFFAER, G.P. en YZERMAN, J.W. (reds.): De Eerste Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman. Drie dele. 's-Gravenhage, 1915 - 1929 (De Linschoten-vereeniging, nrs. 7, 25, 32).

SAAR, J.J.: Saars Ost-Indianische Fünfzehnjährige Kriegsdienst und Wahrhaftige Beschreibung. Nürnberg, 1662.

SCHOUTEN, W.: Wouter Schoutens Reijstogten naar en door Oost-Indien. Tweede druk. Amsterdam, 1708.

SLUYSKEN, A.J.: Verbaal gehouden by den Commissaris van de Caap de Goede Hoop. Den Haag, 1797.

SPARMAN, A.: Reize naar de Kaap de Goede Hoop, de Landen van den Zuidpool en rondom de Waereld, 1772 - 1776. Twee dele. Amsterdam, 1787.

STAVORINUS, J.S.: Voyages to the East Indies. Three volumes. London, 1798.

TACHARD, G.: Reis na Siam. Amsterdam, 1687.



TAPPENS, D.: Fünfzehnjährige Curiöse und Denckwürdige auch sehr Gefährliche Ost-Indianische Reise - Beschreibung, 1667 - 1682. Hanover, 1704.

TAS, A.: Dagboek (red. L. Fouche). Londen, 1914.

TAVERNIER, J.B.: Travels in India. Two volumes. London, 1899.

TEIXEIRA, P.: Travels of Pedro Teixeira. London, 1902 (Hakluyt Society, second series, No. 9).

TERRY, E.: A Voyage to East India. London, 1777.

THUNBERG, C.P.: Travels in Europe, Africa and Asia, 1770 - 1779. Four volumes. Second edition. London, 1795.

VALENTYN, F.: Oud en Nieuw Oost-Indien, V, stuk 2. Amsterdam, 1726.

VANCOUVER, G.: A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and Around the World. Three volumes. London, 1798.

VAN DER AA, P. (red.): De Aanmerkenswaardigste en Alombe-roemde Zee- en Landreizen. Agt dele. 's-Gravenhage, 1727.

VAN LINSCHOTEN, J.H.: Itinerario, Voyage ofte Schipvaart naer Oost ofte Portugaels Indien. Vyf dele. 's-Gravenhage, 1910 - 1939 (De Linschoten-vereeniging, nrs. 2, 39, 43).

VAN MANDELSLO, J.A.: Beschryvingh van de Gedenkwaardige Zee- en Land-Reyze. Amsterdam, 1658.

VAN NOORT, O.: De Reis om de Wereld, 1598 - 1601. Twee dele. 's-Gravenhage, 1926 (De Linschoten-vereeniging, nrs. 27, 28).

VAN PURMERENDT, C.C.: Journal ofte Een Oost-Indische Reys - Beschrijvinghe. Amsterdam, 1651.

VAN SPILBERGEN, J.: De Reis om de Wereld, 1614 - 1617. 's-Gravenhage, 1943 (De Linschoten-vereeniging, nr. 47).

VAN SPIERBERGEN, J.: De Reis naar Ceylon, Atjeh en Bantam, 1601 - 1604. 's-Gravenhage, 1933 (De Linschoten-vereeniging, nr. 38).

WURFFBAIN, J.S.: Reise nach den Molukken under Vorder-Indien, 1632 - 1646. Zwei Teile. Den Haag, 1931.

### III. IYDSKRIF- EN KOERANTARTIKELS

BOXER, C.R.: The Dutch East-Indiamen: Their Sailors, their Navigators and Life on Board, 1602 - 1795 (Mariner's Mirror, volume 49, No. 2, May 1963).

ENGELS, L.J.: A Bibliography of Personal Accounts of the Cape of Good Hope written between 1652 - 1715 (Africana Notes and News, VIII, June 1951).

KOEMAN, C.: De Eerste Kaart van de Hydrographische opneming van de Baai Fals en de Houtbaai aan de Kust van Suid-Afrika (Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap, October 1951).

KOTZE, D.J.: Die Seinposstelsel aan die Kaap (Die Burger, 12, 16, 17 Junie 1980).

MULLER, C.F.J.: Uit die Vroegste Geskiedenis van Kaap Vals: Die Voorgeskiedenis van 'n Natuurreservaat (Historia, 17, 1972).

#### IV PERIODIEKE PUBLIKASIES

Bulletin of the Simon's Town Historical Society, 1961 - 1980.

#### V ARGIVALE BRONNE

##### (a) Gepubliseer

Kaapse Geschillen. Vier dele. Gedruk op las van die State-Generaal van Nederland. Plek en datum onvermeld.

The Keith Papers, I. Edited by W.G. Perrin. London, 1927 (Navy Records Society, No. 62).

Resolusies van die Politieke Raad, 1651 - 1719. Vyf dele. Kaapstad, 1957 - 1964 (Suid-Afrikaanse Argiefstukke, Kaap nos. 1 - 5).

Theal, G.M.: Belangrijke Historische Dokumenten. Drie dele. Kaapstad, 1896, 1911.

Theal, G.M.: Records of the Cape Colony, I. London, 1897.

Theal, G.M.: Records of South-Eastern Africa. Nine volumes. London, 1898 - 1903.

Van Riebeeck, Jan: Daghregister gehouden by den Oppercoopman Jan Anthonisz van Riebeeck, 1651 - 1662. Drie dele. Kaapstad, 1652 - 1657 (Reds. D.B. Bosman en H.B. Thom).

(b) Ongepubliseer

A. KAAPSE STAATSARGIEFBEWAARPLEK, KAAPSTAD

(1) Raad van Politie/Council of Policy (C.)

C. 14 - C. 108 Resolutiën, 1719 - 1795.

C. 109 - C. 112 Secrete Resolutiën, 1755 - 1756, 1789 - 1792, 1794 - 1795.

C. 113 - C. 119 Klad Notulen, 1717 - 1719, 1721 - 1725, 1729 - 1738, 1745 - 1779, 1783 - 1795.

C. 120 - C. 222 Bijlagen tot de Resolutiën, 1716 - 1795.

- C. 223 - C. 290 Requesten en Nominatiën, 1712 - 1791.
- C. 291 - C. 325 Memoriën en Rapporten, 1710 - 1791.
- C. 326 - C. 408 Attestatiën, 1652 - 1673, 1675 - 1791.
- C. 409 - C. 479 Inkomende Brieven, 1649 - 1795.
- C. 480 - C. 481 Inkomende Brieven en Rapporten, Posthouder Baai Fals, 1785 - 1786, 1794 - 1795.
- C. 482 - C. 487 Secrete Inkomende Brieven, 1699 - 1790.
- C. 493 - C. 573 Uitgaande Brieven, 1652 - 1674, 1676 - 1786, 1795.
- C. 574 - C. 582 Secrete Uitgaande Brieven, 1708 - 1734, 1748 - 1791.
- C. 586 - C. 649 Dagregister, 1663 - 1665, 1672 - 1673, 1677 - 1679, 1684 - 1687, 1689, 1694, 1696 - 1698, 1701 - 1703, 1705, 1707 - 1708, 1710 - 1712, 1715 - 1787, 1794.
- C. 658 - C. 659 Dagregister, Posthouder Simonsbaai, 1751 - 1778.
- C. 660 - C. 665 Scheeps- en andere Journalen, 1664 - 1688, 1707 - 1753, 1754 - 1770, 1774 - 1778, 1793 - 1794.
- C. 670 - C. 677 Pacht Conditieën, 1687 - 1714, 1727 - 1794.
- C. 680 - C. 687 Origineel Placcaatboek, 1652 - 1709, 1714 - 1774, 1776 - 1795.
- C. 689 - C. 691 Brieven van Commissarissen Generaal Nederburgh en Frijkenius, 1 - 255, 1792 - 1793.

C. 692 - C. 697 Verslag en Bylagen van Nederburgh en Frykenius.  
Eerste stuk, 1 - 413, 1792 - 1793.

C. 698 - C. 699 Brieven en Papieren van A.J. Sluysken aan de  
Gecommitteerden.

C. 700 - C. 707 Memoriën en Instructiën, 1657 - 1722, 1747 -  
1764, 1775 - 1795.

C. 710 Instructiën hier gelaten door Gouverneur Generaal Von  
Imhoff, met Bylagen, 1743.

C. 727 Placcaaten raackende de Walvisfangst en Particuliere  
Vaart, 1792.

C. 795 Militaire Stukke, 1745 - 1795.

C. 798 Gemengde Stukke betreffende skepe, 1768 - 1796.

C. 803 Instruksies, Proklamasies, Waarskuwings, 1732 - 1795.

(2) Raad van Justisie/Council of Justice (C.J.)

C.J. 281 - C.J. 458 Kriminele Prosesstukke, 1654 - 1795.

C.J. 2952 - 2954 Konfessies en Interrogatorieë, 1652 - 1673,  
1675 - 1685.

C.J. 780 - 797 Kriminele Vonnisse, 1652 - 1798.

(3) Kantoor van die Landmeter-Generaal en die Ontvanger van Landinkomste/Receiver of Land Revenue (R.L.R.)

R.L.R. 1 - 38 Oude Wildschutte Boeken, 1687 - 1793.

(4) Aanwinste/Accessions (A.)

A. 455, no. 14b Dundas (Melville) Private Versameling: Memorandum oor Kaapse Verdediging.

A. 929 (ii) Perestrella, M.: Manuskrip oor die Suid-Afrikaanse Kuslyn.

A. 1414 (22) Gordon Private Versameling: Kaart van Falsbaai en het geheele schiereiland; naar het Noorden tot Heldere Berg (ten noorden van Hottentots Holland) en naar het oosten tot de monding der Boterrivier. In December 1780 opgemeten door R.J. Gordon met peilingen en aanwijzingen voor de vaart.

(5) Mikrofilm-versameling/Microfilm Collection (Z.)

ZA 30 Minuut Verbaal van den 5 den December 1791 tot den 10 April 1793. Uit Engeland overgekomen stukken, Nrs. 1, 2 (Reproductie Rijksarchief, Den Haag).

ZK 1/217 Dagregister, 1688

(6) Woordelikse Afskrifte/Verbatim Copies (V.C.)

Dagregister, V.C. 4 - 7 (1666 - 1671, 1674, 1676); V.C. 9 (1680 - 1683); V.C. 12 - 13 (1690, 1692 - 1693, 1695); V.C. 15 - 17 (1699 - 1700, 1704, 1706); V.C. 19 - 20 (1709, 1713 - 1714); V.C. 34 - 35 (1788 - 1789, 1791).

V.C. 36 Rapporten der Commissarissen, 1657 - 1764.

V.C. 75 Marnitz, P.W.: Verhaal van de Overgaave van de Kaap de Goede Hoop aan de Engelschen in 1795.

V.C. 76 Campagne, H.D.: Memorie en Bijzonderheden wegens Overgave der Kaap de Goede Hoop, 1795. Als mede Relaas gegeven door den 's lands Kapitein Dekker, wegens het voorgevallene tusschen denzelve, den Engelsche Admiraal Generaal S(ir) George Keith Elphinstone en den Commissaris Sluysken aan Cabo de Goede Hoop.

V.C. 94 Verbatim Copies of Documents, 1595 - 1693.

V.C. 117 Beredeneerde Memorie over den Staat van Defensie van Cabo de Goede Hoop, 1786.

(7) Fotostatiese Afdrukke/Photo Copies

Kol. Arc. 3978 Brieven en Papieren gekomen van de Cabo, 1664 - 1666 (Rijksargief, Den Haag).



(8) Kaarte/Maps (M.)

Ongepubliseer

M. 1/112 A Draft of the House and Premises of Mr. Brand in Simonstown, n.d.

M. 1/179 Carte de la Côte D'Afrique. M. de Mesquita Perestrello, 1575.

M. 1/877 Kaart der Situatie van het Zuijderdeel van Afrika, omtrent de Caap de Goede Hoop. Opgemeet deur De la Caille, 1782 (Van de Graaff-versameling).

M. 1/919 - M. 1/921 Plan van de Triqonometrique opmeeting van de Baaij - Fals aan de Caap de Goede Hoop. Gedaan door den Capt. Ingenieur S.W. van de Graaff en den Lt. Ingr. Barbier, 1787.

M. 1/926 - M. 1/929 Plan of False Bay. S.W. van de Graaff en Barbier, 1787 (Van de Graaff-versameling).

M. 1/930 Plan van de Baaij Fals en aangelegen situatie dewelke van den Muysenburg af langst de Noord en Oost zijde met het Hottentots Holland daar bij begreepen, 1786.

M. 1/931 Kaart van een gedeelte der situatie van het defilee langs de Baaij Fals - van Muysenburg tot aan de Kalk-Baay. Barbier, 1786 (Van de Graaff-versameling).

M. 1/932 Plan of False Bay, 1787 (Van de Graaff-versameling).

M. 1/933 Plan van een gedeelte der Baaij - Fals, principaal voor de Simons Baay en aangelege Situatie, 1785 (Van de Graaff-versameling).

- M. 1/949 Plan de la Bay de Simon situé au Cap de Bonne -  
Esperance, Dalrymple, 1775 (Van de Graaff-versameling).
- M. 1/975 Plan of Baaij Falso, 1687 (Van de Graaff-versameling).
- M. 1/978 Plan of False Bay, 1687 (Van de Graaff-versameling).
- M. 1/980 Beschryvinge van de Hout Baaij, Baay Falso en der  
omleggende Landen, 1687.
- M. 1/981 Beschryvinge van de Hout Baaij, Baaij Falso en der  
omleggende Landen, 1687.
- M. 1/988 Sketch of False Bay, 1740 (Van de Graaff-versameling).
- M. 1/1118 Skets van Simons Baaij, c. 1780.
- M. 1/1162 Kaart van de Caap der Goede Hoop, ongedateer (Van  
de Graaff-versameling).
- M. 1/1171 Nieuwe kaart van de Kaap der Goede Hoope en der na  
by gelegen landen, 1763 (Van de Graaff-versameling).
- M. 1/1407 Plan of False Bay, 1775.
- M. 1/3309 Plan van Cabo de Goede Hoop tot aan de Zuydelykste  
Hoeken van de Baay Fals, C.D. Wentzel, c. 1700 (Leupe-  
versameling).
- M. 1/3317 De Falso Baij, tonende De Caap de Goede Hoop, het  
Land van Caffers, Hottentots Holland, c. 1700.
- M. 2/2 Caart en Beschryvinge van de Houtbay, Bay Fals en  
omleggende Landen, alles ontdekt en afgepeilt door de H(eer)  
Commandeur Simon van der Stel met 't galjoot de Noord, den 11  
Novembris 1687.

M. 2/11 Kaart van Valsbaai, 1730.

M. 3/13 Plan van twee voorgenome Batterye in Simonsbaai.  
C.D. Wentzel, ongedateer.

M. 3/14 Plan van twee voorgenome Batterye in Simonsbaai met  
wysiginge. C.F. Brink, c. 1772.

M. 3/340 Nieuwe Naauwkeurige Land- en Zee-Kaart van het voor-  
naamste Gedeelte der Kaffersche Kust, ongedateer.

#### Gepubliseer

Corteseão, A. and Da Mota, A.T.: Portugalliae Monumenta Carto-  
graphica. Six volumes. Lisboa, 1960.

Randles, W.G.L.: South-East Africa and the Empire of Monomotapo  
as shown on Selected Printed Maps of the 16th Century (Centro  
de Estudos Historicos Ultramarinos, Portugal Studia, II.  
Lisboa, Julho 1958).

S.A. 4 Kaart van Valsbaai, 1963 (Suid-Afrikaanse Hidrografiese  
Kantoor).

Tooley, R.V.: Collector's Guide to Maps of the African  
Continent and Southern Africa. London, 1969.

Tooley, R.V.: Early Maps and Views of the Cape of Good Hope.  
London, 1963 (Map Collector's Series, No. 6).

B. AFTEKANTOOR, KAAPSTAD (A.K.)

Old Cape Freeholds, Five volumes, 1652 - 1795.

Transporten en Schepen-Kennissen, 1743 - 1795.